

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Možné obnovení drážní dopravy na úseku trati 016 Holice – Borohrádek

Bc. Tomáš Kříž

Diplomová práce
2020

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2019/2020

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Tomáš Kříž**
Osobní číslo: **D18387**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Téma práce: **Možné obnovení drážní dopravy na úseku trati 016
Holice – Borohrádek**
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování

Úvod

1. Teoreticko-metodologická východiska zajišťování dopravy ve veřejném zájmu
2. Analýza současného stavu zajištění dopravní obslužnosti v úseku Holice – Borohrádek na trati Moravany – Borohrádek
3. Návrh na budoucí zajištění dopravní obslužnosti v úseku Holice – Borohrádek na trati Moravany – Borohrádek
4. Zhodnocení návrhu

Závěr

Rozsah pracovní zprávy: 50-60 stran
Rozsah grafických prací: dle doporučení vedoucí/ho
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam doporučené literatury:

dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Monika Skalská, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **31. října 2019**
Termín odevzdání diplomové práce: **28. května 2020**

L.S.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

doc. Ing. Jaroslava Hyršlová, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 15. května 2020

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 25. 5. 2020

Bc. Tomáš Kříž

Děkuji vedoucí mé diplomové práce Ing. Monice Skalské, Ph.D. za trpělivost, vstřícnost a veškeré rady, které mi v průběhu tvorby diplomové práce poskytla.

Poděkování patří také Ing. Patriku Bennovi z Odboru dopravy a silničního hospodářství Pardubického kraje za spolupráci zejména v poskytnutí potřebných dat z provozu.

Nemůžu také s poděkováním opomenout představitele obcí, a to starostu města Borohrádek Mgr. Martina Moravce, starostu obce Čermná nad Orlicí Mgr. Davida Josku a místostarostu města Holice Petra Kačera, za ochotu věnovat dané problematice čas, což jak se ukázalo, není samozřejmostí.

ANOTACE

Práce se zabývá možným obnovením provozu drážní dopravy na úseku Holice – Borohrádek na trati číslo 016 Moravany – Borohrádek. První část práce zahrnuje teoretická východiska v oblasti dopravy ve veřejném zájmu. Druhá část představuje provedenou analýzu současného stavu zajištění dopravní obslužnosti na úseku Holice – Borohrádek. Ve třetí části jsou vypracovány návrhy na budoucí zajištění dopravní obslužnosti na daném úseku. Poslední, čtvrtá část práce, je zaměřena na zhodnocení návrhů ze třetí části práce.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní obslužnost, drážní doprava, trať 016, Holice, Borohrádek, Pardubický kraj

TITLE

Possible restoration of railway transport on section of 016 railway line from Holice to Borohrádek

ANNOTATION

The diploma thesis focuses on possible restoration of railway transport on section from Holice to Borohrádek on 016 railway line from Moravany to Borohrádek. The first part includes the theoretical basis in the field of transport services. The second part analysis the current state of the transport service on the section from Holice to Borohrádek. The third part presents the concepts of possible solution of transport services in the given section. The last, fourth part is focused on the evaluation of concepts from the third part.

KEYWORDS

transport service, railway transport, railway line 016, Holice, Borohrádek, Pardubice region

OBSAH

ÚVOD	9
1 TEORETICKO-METODOLOGICKÁ VÝCHODISKA ZAJIŠŤOVÁNÍ DOPRAVY VE VEŘEJNÉM ZÁJMU	11
1.1 Služby ve veřejném zájmu a dopravní obslužnost	11
1.1.1 Služby ve veřejném zájmu	11
1.1.2 Dopravní obslužnost.....	13
1.2 Osobní doprava ve veřejném zájmu.....	16
1.2.1 Linková veřejná osobní doprava	17
1.2.2 Železniční veřejná osobní doprava.....	18
1.3 Metody použité při tvorbě práce	20
1.3.1 Logické metody.....	21
1.3.2 Dotazníkové šetření.....	22
1.3.3 Rozhodování	26
1.3.4 Expertní rozhovor.....	26
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V ÚSEKU HOLICE – BOROHRÁDEK NA TRATI MORAVANY – BOROHRÁDEK.....	28
2.1 Charakteristika území.....	28
2.1.1 Pardubický kraj	28
2.1.2 Obce v blízkosti trati Moravany – Borohrádek.....	29
2.2 Veřejná doprava v Pardubickém kraji.....	29
2.3 Trať Moravany – Borohrádek	31
2.4 Zajištění dopravní obslužnosti v dotčených obcích	33
2.4.1 Autobusová doprava.....	33
2.4.2 Železniční doprava	37
2.5 Dotazníkové šetření.....	39
2.5.1 Příprava dotazníku	39
2.5.2 Dotazování	39
2.5.3 Výstup z dotazníků.....	40
2.6 Expertní rozhovor	45
2.6.1 Příprava rozhovoru.....	45
2.6.2 Průběh rozhovorů	46
2.6.3 Výstup z rozhovorů	46

2.7	Souhrn analýzy současného stavu.....	48
3	NÁVRH NA BUDOUCÍ ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V ÚSEKU HOLICE – BOROHRÁDEK NA TRATI MORAVANY – BOROHRÁDEK	50
3.1	Návrh na změnu současného stavu	50
3.1.1	Autobusová doprava.....	51
3.1.2	Železniční doprava	52
3.1.3	Zainterесované strany.....	53
3.2	Autobusová doprava.....	54
3.3	Železniční doprava	56
3.4	Možný postup zavedení.....	62
4	ZHODNOCENÍ NÁVRHU	65
4.1	Kritéria pro zhodnocení návrhu	65
4.2	Autobusová doprava.....	66
4.3	Železniční doprava.....	74
4.4	Porovnání preference jednotlivých návrhů	80
	ZÁVĚR	84
	POUŽITÁ LITERATURA.....	86
	SEZNAM TABULEK.....	94
	SEZNAM OBRÁZKŮ	95
	SEZNAM ZKRATEK.....	96
	SEZNAM PŘÍLOH.....	97

ÚVOD

Problematika veřejné dopravy a zajištění dopravní obslužnosti je aktuálním tématem. Tato oblast je důležitá z několika důvodů. Jedná se o zabezpečení služby pro obyvatele, přičemž pro některé skupiny obyvatel může být taková služba jediným způsobem, jak cestovat mimo své bydliště. Dále je nutno uvažovat, že zajištění dopravní obslužnosti, a veřejné dopravy celkově, s sebou přináší nezanedbatelné finanční nároky na prostředky z veřejných rozpočtů. Střetávají se tady tak dva protikladné směry, na jedné straně cestující, obyvatele, kteří by si přáli co nejvíce spojů a na straně druhé objednatelé (kraje, obce či Ministerstvo dopravy České republiky), kteří se musí chovat hospodárně a řídit se principem value for money.

Někdy nastává situace, kdy se tyto dva výše zmíněné protikladné směry střetávají a dochází k problematickým situacím. Objednatelé, zejména samosprávné kraje, se často snaží nalézt ekonomicky přijatelné řešení, což v mnohých případech znamená omezování spojů. Dále se kraje také snaží na vybraných linkách vybírat vhodné dopravní módy pro obsluhu dané oblasti. V rámci České republiky se ve většině případů rozhodování zužuje na vlaky a autobusy. Nutno podotknout, že železniční doprava, zejména v řídké osídlených oblastech a oblastech s nízkými přepravními proudy, bývá upozaděna na úkor dopravy autobusové, což vede k omezování či zastavení jejího provozu.

K zastavení provozu na řadě lokálních tratí došlo v mnoha krajích České republiky. Daná problematika se ovšem netýká pouze České republiky, k redukci provozu na méně vytížených tratích dochází v rámci celé Evropy. Tyto kroky jsou z řad obyvatelů, cestující veřejnosti, vnímány často negativně, a tak nezřídka dochází ke zpětnému obnovení provozu na již zrušených linkách obsluhovaných železniční dopravou.

Vlna rušení provozu na málo vytížených železničních tratích se nevyhnula ani Pardubickému kraji. Na základě nízké poptávky po přepravě, či například dlouhým docházkovým vzdálenostem k zastávkám či nádražím, byl zastaven provoz na několika tratích. Mezi ně patří také úsek Holice – Borohrádek na trati Moravany – Borohrádek. Za zrušené vlakové spoje byly zavedeny jako náhrada autobusové spoje, což přineslo negativní reakce z některých obcí a od obyvatel. Cestující argumentují vyšším pohodlím při cestování vlaky či návaznostmi na další vlakové spoje, na druhé straně Pardubický kraj argumentuje vysokou nákladovostí provozu málo vytížených vlakových spojů.

V tomto kontextu je cílem této diplomové práce pomocí analýzy současného stavu zajištění dopravní obslužnosti v obcích v blízkosti trati Moravany – Borohrádek a srovnání se

stavem před zrušením provozu na úseku této trati navrhnout vhodné řešení na zajištění dopravní obslužnosti na daném území. Návrh by měl respektovat názory kraje jako objednatele, který se snaží o účelné vynaložení finančních prostředků, a také připomínky cestující veřejnosti.

1 TEORETICKO-METODOLOGICKÁ VÝCHODISKA ZAJIŠŤOVÁNÍ DOPRAVY VE VEŘEJNÉM ZÁJMU

Doprava, jakožto jedno z odvětví národního hospodářství, se významně podílí na fungování celého státu. Jednak na přepravě nákladů, jednak v rámci přepravy cestujících. Zejména v nákladní dopravě je trh, alespoň v rámci Evropy, nastaven tak, že jsou dopravci schopni provozovat dopravu čistě na komerční bázi. Jiná situace je v osobní dopravě, která vychází z její charakteristiky. Osobní doprava musí čelit tvrdé konkurenci individuální automobilové dopravy a je proto nutné vytvořit takový systém veřejné dopravy, který zajistí její vyšší využívání, uvádí Široký et al. (2014). Z těchto důvodů je nutné hovořit o výskytu prvků tak zvané politicky orientované dopravní politiky, kterou Zelený et al. (2017) charakterizují tak, že do popředí jsou dávány veřejné zájmy se zaměřením na všeobecný blahobyt či další aspekty jako ochrana životního prostředí, podpora okrajových území či pomoc sociálně slabým skupinám obyvatel.

1.1 Služby ve veřejném zájmu a dopravní obslužnost

Ke splnění zájmů státu, jako je zajištění dopravní obslužnosti, ochrana životního prostředí či podpora okrajových území, probíhá řízení prostřednictvím nabídky výkonů, která překračuje finančně rentabilní nabídku a je chápána jako veřejná služba (Zelený et al., 2017). Schmeidler (2010) poukazuje na to, že doprava může být chápána jako sociální systém a na příkladu sociálních a demografických změn dodává, že existují skupiny obyvatel, které jsou odkázány na veřejnou dopravu a ta je tak jejich přístupem k mobilitě. Dále říká, že mezi tyto skupiny je možno zařadit děti, starší lidi či osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace. U starších lidí podotýká, že jejich počet se neustále zvyšuje a tím pádem narůstají nároky na veřejnou dopravu, která je zejména, ale nejen pro tyto skupiny, velmi důležitá. Adamec et al. (2008) doplňují, že je nutné rozvíjet a provozovat dopravní systémy tak, aby podporovaly životaschopnou ekonomiku, ale také spravedlivou společnost.

Vyvstává tedy problém nalezení vhodného stavu mezi tržním prostředím, tedy zdravou ekonomikou, a zajištěním dopravy jako sociální služby. Je důležité stanovit, co je potřeba udělat v rámci veřejného zájmu a kolik finančních prostředků je ke splnění nutné investovat.

1.1.1 Služby ve veřejném zájmu

V rámci celé problematiky je často hovořeno o veřejném zájmu, který je ovšem velmi složité definovat. Ústavní soud České republiky uvádí, že pojem veřejný zájem je tak zvané neurčitý právní pojem (ÚS, 2005). To znamená, že veřejný zájem není v žádném zákonu jasně

definován, a tudíž není jednoznačné, co lze považovat za veřejný zájem. Nejvyšší správní soud České republiky vydal rozhodnutí, ve kterém uvádí: „*Veřejný zájem musí být výslovně formulován ve vztahu ke konkrétní posuzované záležitosti a musí být přesvědčivě odlišen od zájmu soukromého.*” (NSS, 2013). Zároveň dodává, že veřejný zájem je třeba vyvodit z právní úpravy a z posouzení různých hodnotových hledisek podle konkrétních úkolů veřejné správy pro danou oblast.

V rámci evropského práva je hovořeno o takzvaných službách obecného zájmu, jak uvádí Evropská komise (EK, 2017). Služby obecného zájmu definuje evropské právo takto: „*Služby obecného zájmu jsou služby, jež orgány veřejné správy členských států považují za obecný zájem, a které tedy podléhají zvláštním závazkům veřejné služby. Mohou být poskytovány státním i soukromým sektorem.*“ (EK, 2017). Dále je uvedeno, že jsou rozlišovány tři kategorie služeb obecného zájmu:

- služby obecného hospodářského zájmu – služby prováděny za úplatu, vztahují se na ně předpisy o vnitřním trhu a hospodářské soutěži; z pravidel mohou existovat výjimky pro ochranu dostupnosti těchto služeb pro občany; jedná se například o poštovní služby či veřejnou dopravu,
- služby jiného než hospodářského zájmu – neřídí se žádnými zvláštními právními předpisy ani pravidly vnitřního trhu či hospodářské soutěže; jedná se například o práci policie či soudnictví,
- sociální služby obecného zájmu – jsou takové, které reagují na potřeby zranitelných skupin občanů; patří sem například oblast sociálního zabezpečení či oblast zaměstnanosti.

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS, ©2012-2020) doplňuje charakteristiku služeb obecného zájmu tak, že se jedná o služby, které by nebyly na trhu poskytovány vůbec nebo v nižší kvalitě či rozsahu, pokud by nebyla zajištěna jejich finanční podpora z veřejných rozpočtů.

Oblast dopravy tedy podle výše uvedeného členění spadá do kategorie služeb obecného hospodářského zájmu. Jejich označení hovoří o hospodářské, respektive ekonomické povaze těchto činností, doplňuje ÚOHS (©2012-2020). Dále však zdůrazňuje, že ekonomický rys těchto služeb je nutné chápat jako povahu činností nikoliv jejich cíl. Jako příklady kromě přepravy cestujících uvádí veřejnoprávní vysílání, energetiku či vodní a odpadové hospodářství.

V oblasti dopravy je nutné jednoznačně definovat, že zajištění dopravní obslužnosti, respektive veřejná hromadná doprava jako celek, je službou ve veřejném zájmu, uvádí Široký

et al. (2014). Jako právní úpravu v rámci legislativy České republiky je možné brát za základ zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících (Česko, 2010). Evropské právo se zabývá oblastí zajištění dopravní obslužnosti v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (EU, 2007).

Zákon číslo 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících hovoří o postupu při poskytování veřejných služeb. Definuje, že pro zajištění dopravní obslužnosti, o které bude podrobněji hovořeno v pododdíle 1.1.2, mohou objednatelé, tedy stát, kraje či obce, poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících sami nebo mohou uzavřít smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci. Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících může být v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 uzavřena na základě nabídkového řízení nebo při splnění daných podmínek také přímým zadáním.

1.1.2 Dopravní obslužnost

Dopravní obslužnost definuje v rámci českého práva zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících takto: „*Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.*“ (Česko, 2010).

Kovalčíková a Štandera (2011) dodávají, že definice dopravní obslužnosti zajišťuje existenci systému veřejné hromadné dopravy v rámci České republiky, která bude přispívat nejen k sociálnímu rozvoji regionů, ale také k jejich soudržnosti v rámci území České republiky. Dále dodávají, že o dopravní obslužnost se jedná tehdy, pokud jednotlivé druhy dopravy povedou k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu a také pokud budou vyjmenované instituce ze zákona dostupné občanům veřejnou hromadnou dopravou vždy.

Zákon dále definuje dopravní obslužnost státu, kraje a obce. „*Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.*“ (Česko, 2010). V zákoně je dále hovořeno o tom, že kraje mohou také v určitých případech a za daných podmínek zajišťovat dopravní obslužnost na území jiných krajů, případně v sousedícím územním obvodu jiného státu. Zmíněno je také, že obce zajišťují dopravní obslužnost nad rámec dopravní obslužnosti zajišťované krajem.

Oblast dopravní obslužnosti státu zákon popisuje následovně: „*Stát prostřednictvím své organizační složky zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter.*“ (Česko, 2010). Jako organizační složka je chápáno v rámci zákona Ministerstvo dopravy České republiky, které na základě dohody s Ministerstvem financí České republiky stanovuje maximální kompenzace na dobu účinnosti smluv o veřejných službách v přepravě cestujících. V zákoně je také zmíněno, že dopravní obslužnost pro potřeby obrany státu zajišťuje Ministerstvo dopravy České republiky v kooperaci s Ministerstvem obrany České republiky.

Jednotlivé druhy dopravy, o kterých je hovořeno v zákoně, kterými je v rámci území samosprávných krajů zajišťována dopravní obslužnost, popisují Kovalčíková a Štandera (2011) tak, že veřejná drážní osobní doprava je podle zákona číslo 266/1994 Sb., o dráhách definována jako služba poskytovaná dopravou železniční, a to na dráze celostátní nebo regionální, či se také může jednat o službu poskytovanou provozem metra či dopravou tramvajovou nebo trolejbusovou. V jistých případech je možné zařadit do této skupiny také dopravu lanovou. Veřejnou linkovou dopravu autoři definují podle zákona číslo 111/1994 Sb., o silniční dopravě jako dopravu, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojení přepravních potřeb. O jednotlivých druzích dopravy bude podrobněji hovořeno v oddíle 1.2.

V rámci dopravní obslužnosti státu doplňují Kovalčíková a Štandera (2011) komentář, kde zmiňují, že dopravní obslužnost státu je zajišťována pouze veřejnou drážní osobní dopravou, tedy podle definice zákona (Česko, 2010): „*vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter.*“. Dopravní obslužnost státu tedy nelze zajišťovat veřejnou linkovou silniční dopravou. Autoři dále upozorňují, že v zákoně není stanovena kategorie vlaků a tím pádem ani jejich kvalita či služby v nich poskytované a pro zajištění dopravní obslužnosti státu je tedy rozhodující pouze výše zmíněný nadregionální či mezinárodní charakter vlaku. Rozsah dopravní obslužnosti státu je stanovován Ministerstvem dopravy České republiky a není omezen na rozpočtový rok, což umožňuje uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících na delší období, doplňují autoři.

Evropské právo se problematikou dopravní obslužnosti a veřejné hromadné dopravy zabývá v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (EU, 2007), jak již bylo zmíněno výše. Účel nařízení definuje takto: „*Účelem tohoto nařízení je definovat, jak mohou příslušné orgány v souladu s pravidly práva Společenství zasahovat do odvětví veřejné*

přepravy cestujících, aby zajistily poskytování služeb obecného zájmu, které jsou mimo jiné četnější, bezpečnější, kvalitnější nebo levnější než služby, které by mohly nabídnout samostatné tržní mechanismy.“ (EU, 2007). Dále je v Nařízení uvedeno, že se vztahuje na vnitrostátní a mezinárodní provozování veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici či jiným druhem drážní dopravy a po silnici. Hovoří také o smlouvě o veřejných službách a jejich náležitostech, stejně tak o kompenzaci za veřejné služby.

Poliak (2014) doplňuje, že podle Nařízení může objednavatel uzavřít smlouvu s dopravcem v takovém případě, pokud by pro ekonomickou nevýhodnost daná služba nebyla zajišťována v takovém rozsahu či kvalitě a za určené jízdné a je potřebná pro zajištění dopravní obslužnosti dané oblasti. Objednavatel, v případě České republiky nebo i Slovenska se jedná o stát, kraje či obce, udělí na základě Nařízení dopravci výlučné právo, které dopravce opravňuje poskytovat služby ve veřejném zájmu v osobní dopravě na určité trase či v určité oblasti s vyloučením ostatních dopravců, respektive poskytovatelů nebo poskytuje objednavatel dopravci úhradu jako protihodnotu za plnění závazků vyplývajících ze služeb ve veřejném zájmu, dodává autor.

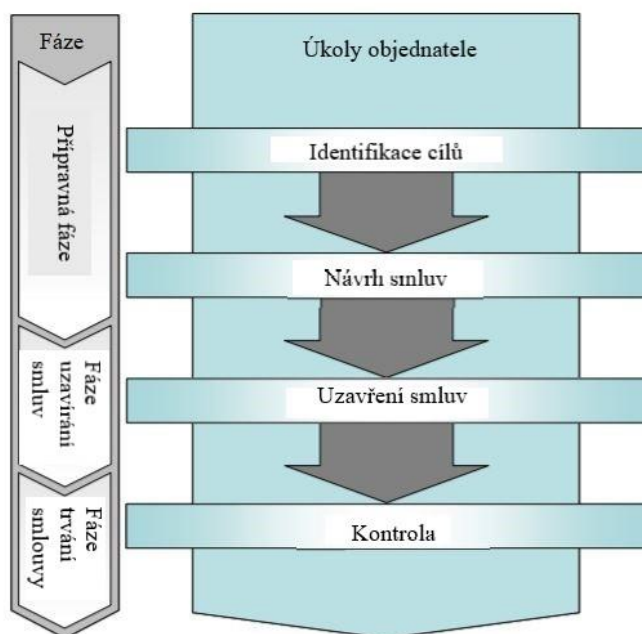
Nařízení č. 1370/2007 (EU, 2007) omezuje dobu, na jakou je možné smlouvy o veřejných službách uzavírat. V případě autokarové a autobusové dopravy nesmí doba, na kterou je smlouva uzavřena, překročit deset let a u železniční a další drážní dopravy nesmí přesáhnout dobu patnácti let.

Dopravní obslužnost úzce souvisí s dopravní politikou. Objednatelé jsou povinni podle zákona č. 194/2010 Sb., sestavovat plány dopravní obslužnosti území (Česko, 2010). Poliak (2014) dodává, že plány dopravní obslužnosti by měly také definovat postup, podle kterého se zabezpečí realizace dopravní obslužnosti. O úkolech, které jsou nezbytné pro objednatele v rámci zajištění dopravní obslužnosti hovoří Van de Velde et al. (2008) a rozdělují je do čtyř skupin – identifikace cílů, návrh smluv, uzavření smluv a kontrola. Dále autoři tyto čtyři skupiny zahrnují do tří fází, a to přípravná fáze, fáze uzavírání smluv a fáze trvání smlouvy (viz Obrázek 1).

Na dopravní obslužnost působí také celá řada vlivů. Široký et al. (2014) zmiňují hlediska geografické polohy, která ovlivňují zejména investiční náklady na dopravní infrastrukturu či provozní náklady, poté hustotu osídlení, která má vliv na zatížení jednotlivých dopravních cest, intenzitu dopravy či četnost spojů, dále hovoří o velikosti územní rozlohy, hospodářské struktury či přístupu k dopravní cestě.

Jak bylo zmíněno výše, zajištění dopravní obslužnosti souvisí s dopravní politikou. Van de Velde et al. (2008) zmiňují, že při stanovování cílů je nutné také brát v potaz politické

cíle, mezi které Poliak (2014) řadí dopravní politiku, jako politický nástroj. K tomu Peltrám et al. (2003) doplňují nástroje dopravní politiky, které mají vliv na zajištění dopravní obslužnosti. Autoři rozdělují nástroje dopravní politiky na legislativní, fiskální, dotační, nástroje tvorby prostředí a nástroje podpory aktivit.



Obrázek 1 Úkoly objednatelů dopravní obslužnosti (Van de Velde et al., 2008)

Paulsson et al. (2018) zmiňují také důležitost spolupráce při plánování veřejné dopravy nejenom na úrovni veřejného sektoru – spolupráce jednotlivých složek veřejného sektoru – ale také na úrovni veřejného sektoru se soukromým. Z jejich výzkumu vyplynulo, že spolupráce je důležitá zejména pro integraci místních a regionálních dopravních systémů či pro rozhodování o použití jednotlivých dopravních módů.

1.2 Osobní doprava ve veřejném zájmu

Zajištění dopravní obslužnosti, která je prováděna ve veřejném zájmu, probíhá různými dopravními módy. Jak bylo zmíněno v pododdíle 1.1.2, tak v případě objednávky krajů probíhá zajištění dopravní obslužnosti veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou osobní dopravou. Naopak dopravní obslužnost státu je výhradně zajišťována veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy.

Jednotlivé dopravní módy mají výhody a nevýhody a důležitým faktorem jsou také preference cestující veřejnosti. Fearnley et al. (2018) uvádějí, že nejdůležitějším aspektem při porovnání jednotlivých dopravních módů ve veřejné dopravě, v tomto případě zejména

v městské hromadné dopravě, je cestovní doba následovaná cenou jízdného, přestupními časy a množstvím přestupů. Autoři dále uvádí, že zejména ve velkých aglomeracích je preferována drážní doprava, a to jak klasická železnice, tak tramvajové systémy či systém metra. Autobus autoři uvádí jako nejpravděpodobnější alternativní systém.

Jiná situace je ovšem v regionální, ale také celostátní dopravě v České republice, které jsou předmětem veřejné dopravy.

Nejčastějšími dopravními módy ve veřejné hromadné dopravě jsou silniční a železniční doprava. Lze se ovšem setkat i s jinými dopravními módy poskytující veřejnou hromadnou dopravu, a to zejména v zahraničí. V České republice je okrajově provozována pravidelná vodní osobní doprava, například na Labi, v pražské aglomeraci či na Brněnské přehradě, uvádí Drdla (2018).

1.2.1 Linková veřejná osobní doprava

Provozování vnitrostátní i mezinárodní linkové osobní dopravy je upraveno v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (Česko, 1994a). Linkovou osobní dopravu může podnikatel provozovat na základě licence vydané dopravním úřadem.

Linková veřejná osobní doprava je nejčastěji zajišťována autobusy, případně minibusy či mikrobusey. V provozu se lze setkat s velkokapacitními autobusy na těch nejvytíženějších linkách, až s minibusy či mikrobusey, které zajíždí do menších obcí na málo vytížených linkách, uvádí Čuma et al. (2014).

Při charakteristice linkové veřejné osobní dopravy lze vycházet z obecných vlastností silniční dopravy. Mezi ně Peltrám et al. (2003) zařazují flexibilitu, snadnou dostupnost vycházející z vysoké hustoty sítě, pružnost či pohotovost, ale také tvorbu kongescí a nedostatečné začlenění nákladů na výstavbu infrastruktury do nákladů provozovatelů dopravy. Hovoří také o tom, že veřejná silniční doprava je schopna obsloužit množství cestujících odpovídající kapacitě lehkého vlaku. Autoři také zmiňují, že nadměrná podpora silniční dopravy není v souladu s udržitelnou mobilitou.

Melichar a Najdekr (2010) hovoří o tom, že při rozhodování o volbě dopravního prostředku rozhoduje obzvláště v dnešní době čas. Časem autoři myslí dobu trvání cesty, která je složena z docházkové doby, doby čekání na spoj, vlastní doby přepravy, doby na přestup a docházkové doby do místa potřeby.

Dobu příchodu a odchodu k použití veřejné hromadné dopravy autoři považují za mezní hodnotu pro použití veřejné hromadné dopravy, jelikož čím má uživatel blíže zastávku veřejné dopravy, tím je pro něj veřejná doprava atraktivnější. Dále také hovoří o tom, že

častěji je spíše rozhodující právě časová dostupnost zastávky či nádraží a intervaly mezi spoji než samotná jízdní doba. U autobusové, tedy veřejné linkové osobní dopravy, tvoří velký podíl cestovní doby právě docházková doba s dobou čekání, jelikož autobusy jsou používány na kratší cestovní vzdálenosti, doplňují Melichar a Najdekr (2010).

Tabulka 1 Počty přepravených cestujících autobusy ve veřejném zájmu

Rok	2014	2015	2016	2017	2018
Přepravené osoby (tis. osob) v linkové vnitrostátní dopravě ve veřejném zájmu	274 220,0	274 928,4	271 373,5	265 482,0	279 606,8

Zdroj: Ministerstvo dopravy České republiky (2018)

Podle Ministerstva dopravy České republiky (2018) se linková osobní doprava ve veřejném zájmu potýkala až do roku 2017 s poměrně výrazným úbytkem cestujících (viz Tabulka 1), kdy v roce 2017 cestovalo autobusy přibližně 265 milionů cestujících, oproti roku 2010, kdy bylo přepraveno téměř 299 milionů cestujících. Nárůst cestujících v autobusech provozovaných ve veřejném zájmu nastal až v roce 2018, kdy bylo přepraveno na 279 milionů cestujících (Ministerstvo dopravy České republiky, 2018). Tento nárůst počtu cestujících byl podle Šindeláře (2019a) způsoben zavedením slev pro určité skupiny cestujících.

1.2.2 Železniční veřejná osobní doprava

Provozování drážní, tudíž i železniční, osobní dopravy je upraveno zákonem číslo 266/1994 Sb., o dráhách (Česko, 1994b). K provozování drážní dopravy je nutné vlastnit oprávnění, které vydává drážní správní úřad (Česko, 1994b).

Mezi základní a charakteristické vlastnosti železniční osobní dopravy patří její efektivita při silných přepravních prouděch, která naopak klesá při prouděch slabých, jelikož železniční doprava potřebuje vlastní infrastrukturu, uvádí Zelený et al. (2017). Dále uvádí, že železniční doprava má také nižší dopady na životní prostředí, neumožňuje však tak rozsáhlou geografickou dostupnost. Autoři také uvádí, že z důvodu vysokých fixních nákladů na infrastrukturu je vhodné zvyšovat počty spojů, jelikož například dvojnásobné zvýšení počtu spojů nevyvolá dvojnásobné zvýšení nákladů. Stejně tak rušení méně vytížených spojů nepřináší v mnohých případech kýžené úspory.

Železnice je schopná na krátké vzdálenosti konkurovat silniční dopravě v městské a příměstské dopravě, kde se silniční doprava potýká s častými kongescemi, uvádí Zelený et

al. (2017). Největší problém železniční osobní dopravy spatřují autoři u regionální, respektive místní dopravy, kde právě regionální tratě v minulosti často vznikaly spíše pro nákladní dopravu, a tak jsou stanice a zastávky v mnohých případech umístěny ve velkých vzdálenostech od obcí, případně neexistují vůbec.

V dnešní době dochází poměrně často k výstavbě nových zastávek a tím se zvyšuje dostupnost železnice pro více obyvatel. Ve většině případů se jedná o zastávky v blízkosti městských aglomerací či přímo ve městech. Například v Praze dojde k vybudování hned několika nových stanic a zastávek, mezi které patří Praha Zahradní Město či Praha Eden, uvádí Šindelář (2018a). Nové zastávky se budují i v ostatních krajích, jedná se například o zastávky Neratovice sídliště, Ostrava – Zábřeh, či Písek jih, dodává Šůra (2018).

Právě menší vzdálenosti mezi zastávkami a tím jejich větší hustota, zejména v městských aglomeracích, snižují docházkové vzdálenosti a zvyšuje se tak atraktivita železniční osobní dopravy a snižuje se potřeba dalších návazných systémů, říkají Melichar a Najdekr (2010).

Jak již bylo zmíněno výše, největší problémy se týkají místní, regionální dopravy. Problémem jsou vysoké fixní náklady, zejména na údržbu infrastruktury, v některých případech také nevhodná vozidla. Hasiak a Rabaud (2016) uvádí, že ve Francii jsou náklady na jeden kilometr provozu autobusu přibližně 2–3 €, zatímco na železnici se pohybují okolo 11 € za kilometr v případě regionálních tratí s nízkým vytížením. Autoři však dodávají, že vhodnými opatřeními, jako například existence pouze jednoho provozovatele, nízkokapacitních vozidel či prodeje jízdenek na palubě, je možné dosáhnout snížení nákladů až na úroveň 5 € za jeden kilometr a tím tak zvýšit konkurenceschopnost regionálních tratí s nízkou hustotou provozu.

Zvláště v dnešní době je velkým kladem železnice její menší negativní dopad na životní prostředí, a to zejména u vlaků elektrických, uvádí Adamec et al. (2008). Opět je ovšem nutné vzít v potaz vytížení konkrétního dopravního prostředku, jelikož při posuzování environmentálních vlivů je zapotřebí vycházet z měrné spotřeby na jednoho cestujícího, upozorňují Peltrám et al. (2009). Zmíněná problematika se opět týká zejména regionální dopravy a těch tratí, kde cestuje minimální počet cestujících. Peltrám et al. (2009) zmiňují, že v prostředí České republiky je železničním vozidlem s nejmenší kapacitou motorový vůz řady 810, u kterého je potřeba k dosažení energetické efektivity oproti autobusu obsazení alespoň 17 cestujícími v případě původního motoru, u modernizovaného motoru pak alespoň 12 cestujícími.

Ne vždy však musí dojít ke zrušení provozu i na zdánlivě nevytížené železniční trati. Jako příklad úspěšného obnovení provozu na regionálních tratích uvádějí Vyka et al. (2017) spojení mezi německými městy Kaaster See a Mettmann Stadtwald, kde došlo k propojení dvou regionálních tratí na diametrální linku procházející přes aglomeraci Düsseldorfu. Doplňuje, že za 13 let provozu vzrostl počet cestujících z 512 na 23 350 denně. Za faktory úspěchu této regionální železnice, ale také za obecné faktory, které přispívají k využití regionálních tratí autoři považují:

- vhodně upravené zastávky pro snadný přístup,
- vysokou četnost spojů s krátkými intervaly,
- moderní a komfortní vozidla,
- konkurenceschopnou jízdní dobu,
- tarifní integraci, jednoduchý nákup jízdních dokladů,
- propojení s dalšími dopravními módy (Park & Ride, Bike & Ride apod.).

V České republice obliba železniční osobní dopravy roste, což potvrzují statistiky počtu přepravených cestujících (viz Tabulka 2). Jedná se zejména o regiony, kde železniční osobní doprava tvoří páteř celého systému, čemuž tak je například v jihomoravském integrovaném dopravním systému, IDS JMK, dodává Čuma et al. (2014).

Podle Pečeného (2000) má příměstská železniční doprava zaručovat rychlost, dostatečnou četnost spojů, pravidelnost spojení, pohodlí, bezpečnost, spolehlivost, přiměřenou cenu jízdného a zdvořilé a ochotné chování zaměstnanců.

Tabulka 2 Počty přepravených cestujících po železnici

Rok	2014	2015	2016	2017	2018
Přepravení cestující (tis.) ve vnitrostátní železniční dopravě	172 255,1	171 976,1	173 700,9	176 932,5	182 512,9

Zdroj: Ministerstvo dopravy České republiky (2018)

1.3 Metody použité při tvorbě práce

V následujícím pododdíle budou popsány některé logické metody, které budou použity při zpracování práce. Dále bude oddíl zaměřen na vysvětlení významu dotazníkového šetření a expertního rozhovoru a bude zmíněna důležitost rozhodování.

1.3.1 Logické metody

Logiku definují Janíček a Marek a kol. (2013, s.93) takto: „*Logika je nejenom věda o logice myšlení, ale je vědou i o formách a zákonech správného usuzování, tedy postupů, které dovolují přecházet od poznatků, jejichž pravdivost byla ověřena, k poznatkům novým, z původních vyplývajícím.*“. Mezi logické metody, respektive logicko-systémové metody autoři řadí indukci, dedukci, analýzu, syntézu, abstrakci, konkretizaci, formalizaci a kvantifikaci. Indukci definují jako „*myšlenkový postup od jednotlivého a zvláštního k obecnému*“ (Janíček a Marek a kol., 2013, s. 99) a dodávají, že se jedná o proces zobecnování. Dále zmiňují, že z pozorování určitých jevů či z posuzování jistých výroků se vyvozují obecné závěry. Autoři také říkají, že u indukce je důležité zavést míru spolehlivosti názoru či tvrzení. Dedukci popisují jako „*myšlenkový postup od obecného k jednotlivému, zvláštnímu*“ (Janíček a Marek a kol., 2013, s. 100) a doplňují, že se tedy jedná o proces, kdy se z obecnějších závěrů přechází k méně obecným závěrům, tvrzením či soudům. Další logickou metodou, kterou se autoři zabývají je analýza, kterou popisují následovně (Janíček a Marek a kol., 2013, s.100): „*Analýza je jednou z metod cílevědomého vědeckého zkoumání, jejíž podstatnou charakteristikou je rozkládání zkoumané entity na její části.*“. Autoři však také dodávají, že dnešní chápání analýzy je v podstatě spojeno s objasňováním čehokoliv a vytrácí se tak myšlenka rozkládání celku. Syntéza je podle Janíčka a Marka a kol. (2013) procesem vytváření strukturovaných entit z jednotlivých prvků. Autoři uvádí, že mezi jednotlivými prvky jsou vytvářeny vazby pomocí postupu, který je založen na základě zkušenosti či logiky a postupuje od nejjednodušších pojmů ke složitějším. Jedná se tedy o spojování částí do celku a hledání souvislostí, dodávají autoři. Zmiňují také abstrakci, což je proces, v němž se berou v úvahu pouze podstatné skutečnosti, od ostatních se odhlíží. Cílem je uvažovat pouze podstatné znaky zkoumané záležitosti. Konkretizaci je možno chápat jako proces dávání určitému objektu názorný či předmětný charakter a realizuje se pomocí pozorování, měření či analogie, popisují Janíček a Marek a kol. (2013). Formalizaci autoři popisují jako proces odtržení formy od obsahu, čímž se daná entita stává abstraktní. Autoři také tvrdí, že pomocí formalizace je entita takzvaně zakódovaná a jako příklad využití uvádí vymezení veličin. Poslední logickou metodou, kterou se Janíček a Marek a kol. (2013) zabývají je kvantifikace, což je proces přiřazování číselných hodnot formalizovaným veličinám. Podle autorů se při kvantifikaci používá tak zvaný kvantifikátor, podle jehož charakteru je pak veličina deterministická či intervalová.

Na základě výše uvedených definic vybraných logických metod je možno odvodit, že se jedná o tři párové dvojice metod, tedy o indukci a dedukci, analýzu a syntézu, abstrakci a konkretizaci, doplňují Janíček a Marek a kol. (2013).

1.3.2 Dotazníkové šetření

Stejně tak jako v jiných oborech, které především slouží zákazníkům, je potřeba také v dopravě znát jejich potřeby a názory. Zejména pak v dopravě osobní a té ve veřejném zájmu, která je provozována právě pro zajištění potřeb obyvatel, respektive cestujících.

Mezi ryze dopravní průzkumy mohou být zařazeny průzkumy, respektive metody pro určování proudů cestujících, uvádí Drdla (2018). Mezi tyto metody podle Vonky et al. (2004) patří metoda dokumentační, metoda přímého sčítání, metoda sčítacích lístků a metoda anketní. Drdla (2018) doplňuje, že však pouze metoda anketní zjišťuje představy a potřeby cestujících z hlediska kvality a způsobu organizace dopravy, na rozdíl od ostatních, které zjišťují informace pouze o stávající situaci v přepravě osob.

Pro dotazníkové šetření, jako podklad pro získání názoru respondentů, je nezbytný dotazník. Hague (2003, s.103) definuje dotazník takto: „*Dotazník je sled otázek, navržených za účelem zjištění názorů a faktů a následného zaznamenání těchto údajů.*“ Význam dotazníku podle Kozla et al. (2006) spočívá v tom, že získává informace od respondentů, určuje strukturu rozhovoru, zajišťuje matici pro zápis získaných dat a také usnadňuje následné zpracování údajů.

Existuje několik typů dotazníků, z nichž Hague (2003) jmenuje tři typy, a to strukturovaný dotazník, polostrukturovaný dotazník a nestrukturovaný dotazník. Strukturovaný dotazník je podle autora typický pro velké dotazovací programy a je u něj očekávána velká přesnost, polostrukturovaný dotazník popisuje jako prostředek využívaný v business to business výzkumech a tam, kde není možné jasně odhadnout odpovědi předem. Poslední typ, nestrukturovaný dotazník, definuje autor jako základní nástroj pro omezené či technické trhy, kde dotazovaný ještě úplně nemusí znát odpovědi před samotným rozhovorem.

Základem dotazníku jsou otázky, na které budou dotazovaní odpovídat, a Hague (2003) definuje dva základní druhy otázek. Prvním jsou otázky otevřené, kdy dotazující zaznamenává vše, co dotazovaný sdělí. Tento typ otázek se podle autora používá zejména v nestrukturovaných dotaznicích. Druhým typem otázek jsou, jak uvádí autor, otázky uzavřené, které dotazovaným již nabízí nějaké odpovědi a oni jen vyberou tu, se kterou

souhlasí. Tento typ otázek se dle autora používá převážně ve strukturovaných dotaznících. V polostrukturovaných dotaznících se používají oba typy otázek, dodává Hague (2003).

Zbořil (1998) a Bártová a Bárta (1991) zmiňují několik základních pravidel, kterými by se dotazování mělo řídit, jelikož špatně položená a formulovaná otázka bývá častým zdrojem nepřesných odpovědí, jak potvrzuje také Kozel et al. (2006). Mezi tato pravidla autoři řadí zejména nutnost:

- klást otázky přímo a jasně, pokud by odpověď nezpůsobila dotazovanému osobní či jin problém,
- pokládat otázky jednoduše tak, aby ji pochopil každý a zároveň platí pravidlo, že čím je otázka jednodušší, tím je možné získat přesnější odpověď,
- používat známý slovník a vyvarovat se cizím slovům a odborným výrazům při dotazování u široké veřejnosti,
- používat jednovýznamová slova, aby nedošlo k záměně významu a tím ke zkreslení získaných odpovědí,
- klást otázky konkrétně jelikož na obecné otázky se dostávají obecné odpovědi, jejichž vypovídací hodnota je nulová,
- nabízet srovnatelné odpovědi při možnosti výběru z více možností – týká se uzavřených otázek,
- používat krátké otázky, jelikož u dlouhých otázek by se respondenti mohli ztratit a tím nesprávně odpovědět,
- vyloučit otázky, u nichž existuje jednoznačná odpověď – důležité pro segmentaci,
- vyvarovat se zdvojeným otázkám – respondenti často nepoznají, že se jedná o dvě otázky a poté jsou získány nepřesné odpovědi,
- nepokládat zavádějící, nepříjemné, negativní či motivační otázky,
- vyloučit odhady – je možné ptát se na minulost, zkušenosti, ale ne se přímo ptát na budoucnost, zejména tu vzdálenou.

Většinu pravidel potvrzuje také Hague (2003) a doplňuje, že je vhodné do odpovědi přidat možnost „jiné“ u takových otázek, kde jsou předem předdefinované odpovědi a odpověď „jiné“ by měla být vždy zaznamenána.

Po vytvoření dotazníku následuje sběr dat, kde existuje celá škála možností, jak data získat, uvádí Hague (2003). Jako nejdůležitější metodu autor zmiňuje osobní dotazování, poté

následuje telefonické dotazování, kvalitativní výzkum a dále zmiňuje spotřebitelské skupiny, poštovní dotazníky, pozorování a maloobchodní audit.

Za klady osobního dotazování Hague (2003) považuje možnost lepšího vysvětlení, kdy dotazovaní mají delší čas na rozmyšlenou a je tak větší šance na získání kvalitní odpovědi. Dalším kladem je dle autora hloubka rozhovoru, kdy při osobním interview si tazatel získá větší pozornost dotazovaného a také má respondent větší pocit důvěryhodnosti než třeba při telefonickém dotazování. Pro osobní dotazování hovoří také vyšší míra přesnosti, kterou autor také zmiňuje, a ještě dodává další klad, za který považuje možnost prezentace produktů, pokud se jedná o interview obchodní záležitosti.

Mezi negativa osobního dotazování řadí Kozel et al. (2006) možnost nezastižení respondentů či neochota dotazovaných ke spolupráci, která se může projevit buď odmítnutím odpovídat nebo poskytováním nepravdivých odpovědí.

Hague (2003) doplňuje, že osobní dotazování může probíhat přímo v domovech dotazovaných nebo na ulici či v pracovním prostředí nebo na jiných místech. Autor zmiňuje, že pouliční dotazování je vhodné pro krátké dotazníky a mezi jeho hlavní výhody patří rychlost sběru dat, jednoduchost a nižší náklady oproti dotazování v domácnostech respondentů.

Za klady telefonického dotazování považuje Hague (2003) rychlost sběru dat a nízké náklady. Dále také zmiňuje, že není narušeno soukromí dotazovaných tím, že by tazatel šel k nim domů. Dodává však také, že v rámci Evropy není tento druh dotazování tak populární jako například ve Spojených státech amerických.

Další důležitou oblastí v rámci dotazníkového šetření je stanovení vzorku dotazovaných. Kotler (2001) takový vzorek definuje jako výběrový vzorek či soubor. Kozel et al. (2006) doplňují, že v rámci procesu výběru vzorku je nutné sledovat především tři základní kroky, a to rámeček vzorku, to znamená, kdo bude dotazován, dále způsob dotazování, tedy jak bude dotazování probíhat a stanovení rozsahu, což znamená, kolik respondentů bude osloveno. Foret (2008) dodává, že velmi podstatná je velikost souboru, ale zároveň však upozorňuje, že neznámá, že čím je větší výběrový soubor respondentů, tím je celý průzkum reprezentativnější. Autor poukazuje na důležitost reprezentativity vzorku. Za výhodu reprezentativních vzorků uvádějí Kozel et al. (2006) možnost zobecnění získaných výsledků na základní soubor. Stanovení velikosti výběrového vzorku je možné buď na základě výpočtu podle daných vzorců či na základě doporučených velikostí vzorku. Katriak a Milly (1978) uvádí přibližnou velikost výběrového souboru v procentech ve vztahu k velikosti základního souboru (viz Tabulka 3).

Tabulka 3 Výběrový vzorek respondentů

Velikost základního souboru	Přibližná velikost výběrového souboru
do 20 jednotek	100 %
do 100 jednotek	80 %
do 1000 jednotek	40 %
do 10 000 jednotek	7,5 %
do 100 000 jednotek	1,5 %
do 1 000 000 jednotek	0,25 %
do 10 000 000 jednotek	0,06 %

Zdroj: Katriak a Milly (1978)

Po provedení průzkumu nastává fáze zpracování dat a analýzy údajů. Hague (2003) uvádí, že pro analýzu uzavřených otázek je vhodné dát výsledná data do tabulky a uvést je v procentech, přičemž ale nesmí být opomenuto uvést velikost základu, tedy celkového množství odpovědí. U otevřených otázek autor hovoří o tom, že již například při 100 otevřených odpovědích, kdy každá je jedinečná, není snadné, ba je až nemožné, získat všeobecný model. Je tedy podle autora nutné odpovědi rozřadit do skupin podobných názorů. Hague (2003) říká, že toto rozřazení se nazývá kódování a seznam kódů s odpověďmi se nazývá kódový rámec. Autor zmiňuje, že je možné, že odpověď respondenta spadne do více kategorií, zpravidla do dvou. Dále dodává, že je možné výsledky v rámci kódového rámce prezentovat procentuálně, kde však součet procent není 100, a to kvůli takzvaným multiodpovědím – respondenti odpověděli například více důvodů pro své rozhodnutí či svůj názor.

Po analýze a zpracování dat je důležité zpracování písemné prezentace, která je považována za základní způsob prezentování výsledků výzkumu, uvádí Kozel et al. (2006).

Ilustrativní návrh závěrečné práce popisuje Zbořil (1998) takto:

1. Titulní strana – název tématu, pro koho je studie vypracována, autoři, datum;
2. Obsah – jednotlivé části s uvedením stran;
3. Synopsis – stručný souhrn výsledků výzkumu;
4. Hlavní část – skládá se z úvodu, metodologie, výsledků výzkumu a případných omezení výzkumu;
5. Závěry a doporučení – musí logicky vyplývat z výsledků výzkumu a doporučení musí být podepřena závěry.

Dále autor zmiňuje ještě možnost přiložení příloh a doplnění bibliografie. Kozel et al. (2006) doplňují, že číselné údaje je vhodné uvádět v procentech kvůli větší vypovídací schopnosti. Dále také uvádějí, že je vhodné data v tabulkách doplnit grafickým znázorněním pro lepší interpretaci výsledků.

1.3.3 Rozhodování

Rozhodování může být podle Janíčka a Marka a kol. (2013) chápáno jako rozhodování o vlastnostech výsledků určitého problému či jako výběr mezi několika možnými variantami. Prvky struktury rozhodování jsou podle autorů subjekt a předmět rozhodování, cíle, způsoby a proces rozhodování.

Při rozhodování se podle Janíčka a Marka a kol. (2013) uplatňuje několik principů:

- princip možnosti rozhodnutí – často se stává, že se problém dostane do stádia, kdy je nutné vybrat, kterým směrem se bude dále pokračovat;
- princip existence možných alternativ – možnost výběru;
- princip cílovosti rozhodování – sledování určitých cílů;
- princip omezenosti rozhodování – například omezené množství informací či omezené časové možnosti;
- princip věrohodných vstupů pro rozhodování – důležité jsou věrohodné informace;
- princip rizikovosti rozhodování – nikdy nelze vyloučit, že rozhodnutí bude mít jiné důsledky, než bylo původně očekáváno;
- princip uplatnění moci – spojeno s určitou formou moci;
- princip dostatečné úrovně znalostí.

Rozhodovací procesy by měly podle Janíčka a Marka a kol. (2013) brát v potaz skutečnosti z minulosti, realizují se však v přítomnosti a jejich důsledky se budou odehrávat v blízké či vzdálené budoucnosti.

1.3.4 Expertní rozhovor

Expertní rozhovor je interakce mezi dotazovaným a jedním či dvěma dotazovateli, uvádí Littig (2013). Dotazovaným je expert, kterého je možné definovat: „*Expert (česky specialista nebo odborník) je subjekt, který má velké teoretické znalosti i praktické zkušenosti v nějakém konkrétním oboru a průběžně se v něm vzdělává.*“ (Janíček a Marek a kol., 2013, s. 217). Klettke (2014) uvádí několik kroků, které je potřeba pro expertní rozhovor provést,

mezi nimiž zmiňuje přípravu na rozhovor, poté požádání dotazovaného o poskytnutí rozhovoru, detailnější přípravu v oblasti probíraného tématu a konečně vedení rozhovoru.

V oblasti přípravy zmiňuje autor, že je důležité stanovit si, o čem má rozhovor být, které informace je potřeba získat a jak budou expertovi odpovědi použity. Dále Klettke (2014) doplňuje pravidla, jak experta oslovit s prosbou o rozhovor. Podle autora je podstatné být stručný, jasný, osobní či nabídnout dotazovanému více možných termínů schůzky.

Před schůzkou je vhodné nastudovat probíranou oblast a zjistit nějaké informace o dotazovaném, například z nějakého rozhovoru, který probíhal v minulosti, uvádí Klettke (2014). Během samotného dotazování by měly být pokládány otevřené otázky, jelikož uzavřené otázky nevedou ke kvalitní diskuzi, dodává autor.

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V ÚSEKU HOLICE – BOROHRÁDEK NA TRATI MORAVANY – BOROHRÁDEK

Dopravní obslužnost na trati Moravany – Borohrádek je zajišťována regionálními vlaky na základě objednávky Pardubického kraje, uvádí Pardubický kraj (2019). Dále je uvedeno, že v současné době je v pravidelném provozu pouze úsek trati z Moravan do Holic. Úsek z Holic do Borohrádku není spoji železniční dopravy obsluhován.

2.1 Charakteristika území

Z hlediska geografické a dopravní charakteristiky se trať Moravany – Borohrádek z větší části nachází na území Pardubického kraje a zastávky či železniční stanice leží ve čtyřech obcích, přičemž tři obce se nachází v Pardubickém kraji a jedna obec v kraji Královéhradeckém.

2.1.1 Pardubický kraj

Pardubický kraj leží ve východní části Čech a zahrnuje však také okraj historického území Moravy, uvádí ČSÚ (2018a). Dále uvádí, že sousedí se Středočeským, Královéhradeckým, Olomouckým, Jihomoravským krajem a krajem Vysočina. Společně s Libereckým a Královéhradeckým krajem tvoří region soudržnosti NUTS 2 Severovýchod. ČSÚ (2018a) doplňuje, že Pardubický kraj tvoří také státní hranici s Polskem.

Rozlohou se řadí Pardubický kraj k menším krajům, v rámci České republiky je pátým nejmenším a nadpoloviční část rozlohy kraje zabírá zemědělská půda, dodává ČSÚ (2018a). Uvádí také, že pro Pardubický kraj je charakteristické nerovnoměrné osídlení a nerovnoměrné rozmístění průmyslové a zemědělské výroby. Za nejvíce znečištěnou oblast, kde je znečištění způsobeno zejména chemickým průmyslem a přítomností dopravních uzlů, považuje pardubickou aglomeraci.

Pardubický kraj je podle ČSÚ (2020a) rozdělen do čtyř okresů, a to jsou okresy Pardubice, Chrudim, Svitavy a Ústí nad Orlicí. Dále je podle ČSÚ (2020b) rozdělen do 15 správních obvodů, jejichž centry jsou významná města v rámci Pardubického kraje. Jedná se o správní obvody Přelouč, Pardubice, Holice, Chrudim, Hlinsko, Vysoké Mýto, Polička, Litomyšl, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová, Svitavy, Moravská Třebová, Lanškroun, Žamberk a Králíky.

Podle ČSÚ (2018a) má Pardubický kraj z hlediska dopravy výhodnou polohu. Na území kraje se nachází 540 km železničních tratí, přičemž mezi nejvýznamnější uzly patří Pardubice a Česká Třebová, které leží na I. a III. tranzitním koridoru, které směřují z Rakouska a Slovenska ve směru na Německo. Silniční síť má délku 3 579 km, z čehož silnice I. třídy tvoří 459 km a silnice II. třídy 913 km. Jako nejvýznamnější silniční tahy uvádí ČSÚ (2018a) silnici I/35 vedoucí přes Moravskou Třebovou, Svitavy, Litomyšl, Vysoké Mýto a Holice do Hradce Králové nebo také silnici I/37 z Pardubic a Chrudimi směrem na Ždírec nad Doubravou. Na území Pardubického kraje se nachází 9,2 km dálnice I. třídy D11 a 4,2 km dálnice II. třídy D35. V Pardubicích se nachází mezinárodní letiště s vojenským a civilním provozem a na území Pardubického kraje je také krátký splavný úsek řeky Labe do Chvaletic, dodává ČSÚ (2018a).

2.1.2 Obce v blízkosti trati Moravany – Borohrádek

V blízkosti trati Moravany – Borohrádek se nachází čtyři obce. Jedná se o obec Moravany, obec Dolní Roveň, město Holice a město Borohrádek. Moravany, Dolní Roveň a Holice jsou součástí Pardubického kraje a Borohrádek je součástí Královéhradeckého kraje. Na žádost Odboru dopravy a silničního hospodářství Pardubického kraje je do problematiky zahrnuta také obec Čermná nad Orlicí, která se nachází v Královéhradeckém kraji. Obec Čermná nad Orlicí je zahrnuta z důvodu spádovosti do oblasti Holice, která se týká zejména dojíždějících žáků a studentů do škol.

Obec Moravany se nachází v okrese Pardubice a má 1868 obyvatel, uvádí ČSÚ (2019a). Dále uvádí, že obec Dolní Roveň leží také v okrese Pardubice a žije zde 2033 obyvatel. Ve stejném okrese leží také město Holice, které má 6574 obyvatel, uvádí ČSÚ (2019a). Město Borohrádek leží podle ČSÚ (2019b) v okrese Rychnov nad Kněžnou a má podle ČSÚ (2019c) 2079 obyvatel. Obec Čermná nad Orlicí se nachází rovněž v okrese Rychnov nad Kněžnou, uvádí ČSÚ (2019b) a má 1016 obyvatel, uvádí ČSÚ (2019c).

2.2 Veřejná doprava v Pardubickém kraji

Veřejná doprava v Pardubickém kraji je zajišťována na základě objednávky Pardubického kraje, který objednává autobusové spoje a vlakové spoje kategorií osobní vlak a spěšný vlak, uvádí Pardubický kraj (2019). Rychlíky a vlaky vyšší kvality obsluhují území Pardubického kraje na základě objednávky Ministerstva dopravy České republiky, uvádí Správa železnic (2019a). Dále je uvedeno, že Pardubický kraj je také obsluhován spoji na komerční bázi, tedy mimo závazek veřejné služby.

V Plánu dopravní obslužnosti Pardubického kraje (Pardubický kraj, 2016) je uvedeno, že za páteřní dopravu považuje Pardubický kraj dopravu železniční a k ní jsou konstruovány přípojné spoje autobusové dopravy. Dále Pardubický kraj (2016) uvádí, že je jeho prioritou obsluha území právě železniční dopravou tam, kde se železniční tratě vyskytují. Uvádí také, že pro zachování uceleného dopravního systému objednává železniční dopravu i na území sousedních krajů. Jako příklad jsou uvedeny tratě 017 z České Třebové do Džbelu v Olomouckém kraji, 016 z Chrudimi do Borohrádku v Královéhradeckém kraji či trať 024 z Ústí nad Orlicí do Štítů v Olomouckém kraji. U dvou posledně jmenovaných tratí došlo však v průběhu platnosti Plánu dopravní obslužnosti ke změně v objednavce veřejné dopravy ze strany Pardubického kraje a od června roku 2018 nejsou obsluhovány úseky Holice – Borohrádek na trati číslo 016 a Mlýnický Dvůr – Štíty na trati číslo 024, uvádí Šindelář (2018b).

Na území Pardubického kraje jsou všechny spoje objednávané v závazku veřejné služby zapojeny do integrovaného dopravního systému IREDO, který je integrovaným dopravním systémem také v sousedním Královéhradeckém kraji, uvádí Pardubický kraj (2016).

Dále uvádí výši kompenzace za dopravu ve veřejném zájmu, jejíž výše je každoročně schvalována Zastupitelstvem Pardubického kraje a za rok 2016 činila kompenzace autobusové dopravy při výkonu 15,9 milionu kilometrů 297 milionů Kč a kompenzace železniční dopravy dosáhla 345,5 milionu Kč bez dotace od Ministerstva dopravy České republiky ve výši 142,359 tisíc Kč za dopravní výkon 4,8 milionu kilometrů.

Na základě objednávky Ministerstva dopravy České republiky, či na komerční riziko dopravců, prochází územím Pardubického kraje linky vlaků dálkové osobní dopravy. Jedná se o linky Ex 1 vedoucí z Prahy přes Ostravsko na Slovensko, Ex 2 z Prahy na Slovensko přes Valašsko, Ex 3 z Prahy do Brna a do Rakouska či na Slovensko, R 18 z Prahy do Luhačovic, R 19 z Prahy do Brna přes Českou Třebovou a R 14A spojující Pardubice a Liberec, uvádí Správa železnic (2019a). Dále území Pardubického kraje obsluhují komerční spoje dopravců Leo express, s.r.o. a Regiojet, a.s. a spoje Pendolino Českých drah, a.s.

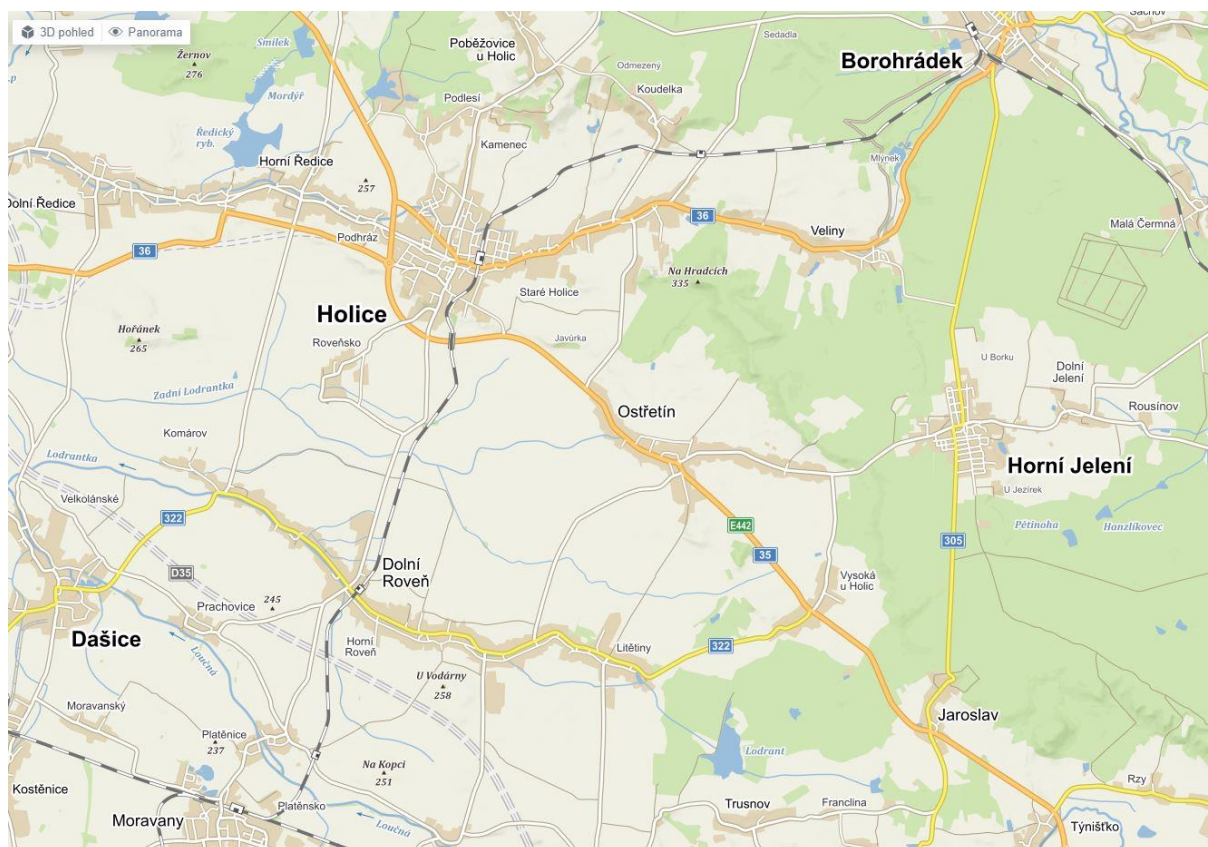
Podle ČSÚ (2019d) bylo v roce 2018 přepraveno veřejnou autobusovou dopravou v rámci kraje přes dvanáct milionů cestujících a železniční dopravou v rámci kraje cestovalo v roce 2018 přibližně pět milionů cestujících. Výjezdy cestujících do jiných krajů a příjezdy cestujících z jiných krajů dosahovaly v roce 2018 přibližně 3,5 milionu cestujících, uvádí ČSÚ (2019d). Nejvýznamnější přepravní proudy cestujících po železnici z Pardubického

kraje v roce 2018 podle Ministerstva dopravy České republiky (2018) byly do hlavního města Prahy, Královéhradeckého kraje a Jihomoravského kraje.

2.3 Trať Moravany – Borohrádek

Trať Moravany – Borohrádek je součástí trati Chrudim – Borohrádek a v jízdním řádu je označena číslem 016, uvádí Správa železnic (2019b). Dále je uvedeno, že se jedná o jednokolejnou neelektrifikovanou trať a v úseku Holice – Borohrádek není v dnešní době provozována pravidelná osobní doprava. Nejvyšší traťová rychlost na trati z Chrudimi do Borohrádku je 55 km/h až 60 km/h, udává Správa železnic (2019c). V úseku Moravany – Borohrádek se nachází tři železniční stanice, kterými jsou Moravany, Holice a Borohrádek a tři zastávky, a to Roveň, Platěnice a Holice zastávka, uvádí Správa železnic (2019b) a Správa železniční dopravní cesty (2017a).

Jak je patrné z mapového portálu mapy.cz (2020a), zastávka Platěnice obsluhuje stejnojmennou místní část obce Moravany, zastávka Roveň obsluhuje obec Dolní Roveň a zastávka Holice zastávka obsluhovala v době provozu místní část Holic Koudelka, viz Obrázek 2.



Obrázek 2 Úsek Moravany – Borohrádek na železniční trati 016 (mapy.cz, 2020a)

V současném jízdním řádu pro rok 2020 je v úseku Moravany – Holice zavedeno 16 párů vlaků, které jezdí v pracovní dny a devět párů vlaků o víkendech, uvádí Správa železnic (2019d). Jízdní doba osobních vlaků je podle jízdního řádu (Správa železnic, 2019d) mezi Moravany a Holicemi 12 minut a provoz vlaků je zajišťován dopravcem České dráhy, a.s. Doprava je zajišťována motorovými vozy řady 810 (viz Obrázek 3) či motorovými jednotkami řady 814, uvádí vagonweb (2020a). V jízdním řádu pro rok 2020 (Správa železnic 2019b) a (Správa železnic 2019d) jsou zajištěny návazné přípoje ve stanici Moravany na osobní vlaky ve směru Choceň, respektive Česká Třebová, dále ve směru Pardubice, respektive Kolín a také ve směru Chrudim.



Obrázek 3 Motorový vůz řady 810 dopravce České dráhy ve stanici Moravany (autor, 2020)

V minulém jízdním řádu, pro rok 2019, byl zaveden stejný počet spojů jako v letošním roce, uvádí Správa železniční dopravní cesty (2018). Rok 2018 byl posledním rokem, kdy byly objednány Pardubickým krajem spoje i na úseku trati z Holic do Borohrádku, na kterém bylo zavedeno šest párů vlaků, z nichž v sobotu jezdily tři páry a v neděli dva páry, a u většiny spojů byly zajištěny vhodné návaznosti ve stanici Holice na spoje ve směru do Moravan, kdy přestupní časy byly u většiny spojů do deseti minut (viz Obrázek 4) (SŽDC, 2017a). Vhodné návaznosti byly však zajištěny pouze v pracovní dny, nikoli o víkendu.

km	SŽDC, státní organizace / ČD, a.s.	Vlak	25375	25345	25347	25049	25377	25349		25351	25051	25379	25381
0	Borohrádek 020 ↔ 218		18 13 23				35 15 23			10	10	18 16 43	35 17 23
5	Holice zastávka ↔ 610		x13 29				x15 29					x16 49	x17 29
9	Holice ↔ 610	o	18 13 34				35 15 34					18 16 54	35 17 34
	Holice ↔ 20,610			18 13 41	14 43			x 15 39		16 43			20 17 39
14	Roveň ↔ 20,653			x13 47	x14 49			x15 45		x16 49			x17 45
16	Platěnice ↔ 20,655			x13 50	x14 52			x15 48		x16 52			x17 48
18	Moravany 010 ↔ 20,655	o	18 13 53	14 55			x 15 51			16 55			20 17 51

Obrázek 4 Výňatek z jízdního řádu 2018 v úseku Borohrádek – Moravany (SŽDC, 2017a)

V opačném směru, to znamená z Moravan do Borohrádku, byly návaznosti ve stanici Holice pro cestující méně vhodné, jelikož přestupní čas činil od devíti minut až po 97 minut (viz Obrázek 5) (SŽDC, 2017a).

	Moravany 010 ↔ 20,655		20 4 41	x 5 17		6 04		27 7 04	35 7 14	7 28	9 04		11 04
20	Platěnice ↔ 20,655		x 4 43	x 5 19		x 6 06		x 7 06	x 7 16	x 7 30	x 9 06		x11 06
22	Roveň ↔ 20,653		x 4 47	x 5 23		x 6 10		x 7 10	x 7 20	x 7 34	x 9 10		x11 10
27	Holice ↔ 20,610	o	20 4 53	x 5 29		6 16		27 7 16	35 7 26	18 7 40	9 16		11 16
	Holice ↔ 610				18 5 53		34 6 50						18 12 53
31	Holice zastávka ↔ 610				x 5 58		x 6 55						x12 58
35	Borohrádek 020 ↔ 218	o			18 6 04		34 7 01						18 13 04

Obrázek 5 Výňatek z jízdního řádu 2018 v úseku Moravany – Borohrádek (SŽDC, 2017a)

Je nutné také zmínit, že zastavení provozu na úseku Holice – Borohrádek v červnu roku 2018 nebylo prvním. K prvnímu zastavení provozu na základě rozhodnutí Pardubického kraje a koordinátora integrovaného dopravního systému, společnosti OREDO, došlo v prosinci roku 2011, uvádějí České dráhy (2011). K opětovnému obnovení provozu došlo podle Českých drah (2014) v prosinci roku 2014, kdy byly zavedeny čtyři páry spojů mezi Holicemi a Borohrádkem v pracovní dny a dva páry o víkendech. Jak je uvedeno výše, spoje mezi Holicemi a Borohrádkem jezdily do června roku 2018, kdy byl provoz na zmíněném úseku zastaven podruhé a tento stav trvá do dnešní doby.

2.4 Zajištění dopravní obslužnosti v dotčených obcích

Jelikož se většina obcí zahrnutých do oblasti v blízkosti trati Moravany – Borohrádek nachází v Pardubickém kraji, je dopravní obslužnost zajišťována na základě objednávky veřejné dopravy Pardubickým krajem, uvádí Pardubický kraj (2019). Dále je uvedeno, že dopravní obslužnost je zajišťována jednou vlakovou linkou a dvěma autobusovými linkami. Vlaková linka obsluhuje úsek Moravany – Holice a autobusové linky úsek Holice – Borohrádek. V následujících pododdílech bude pozornost zaměřena zejména na úsek Holice – Borohrádek.

2.4.1 Autobusová doprava

Spojení mezi Holicemi a Borohrádkem je podle vyjádření zástupců Odboru dopravy a silničního hospodářství Pardubického kraje v současné době zajišťováno dvěma autobusovými linkami. Veřejně je tato informace dostupná přes vyhledávač spojení idos.cz

(IDOS.cz, 2020). Jedná se o linku 650612 spojující Holice a Borohrádek s Horním Jelením a o linku 660553 jezdící na trase z Pardubic do Rychnova nad Kněžnou.

Tabulka 4 Spoje na trase Holice – Borohrádek a opačně

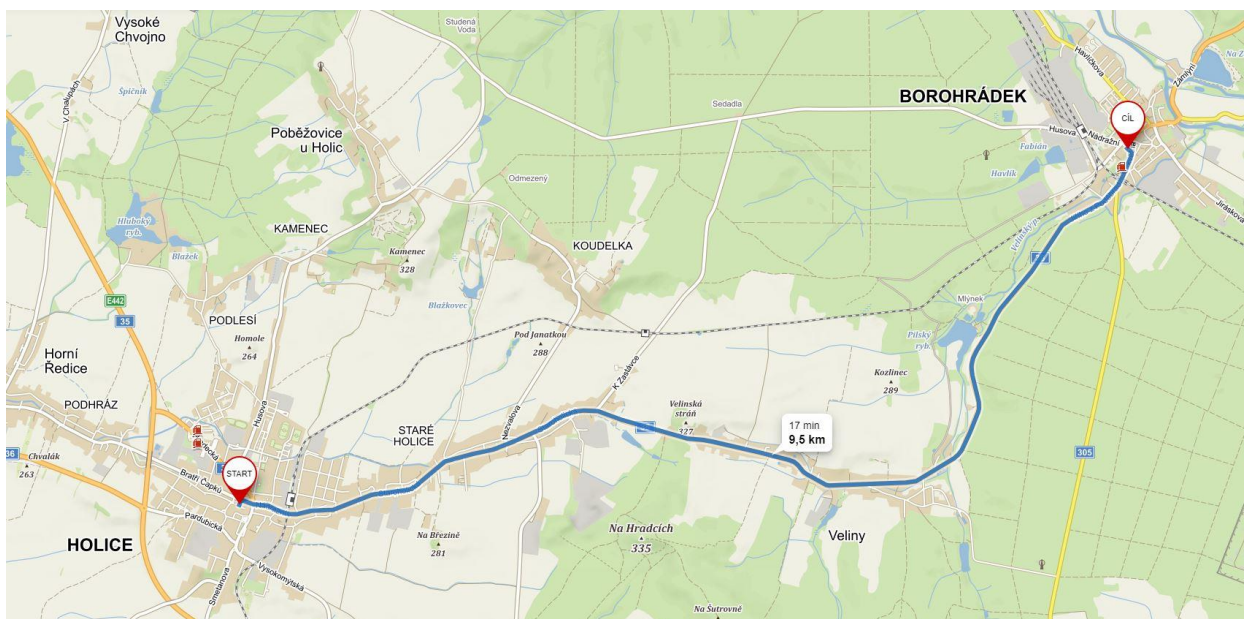
směr	den v týdnu	číslo linky		interval spojů (ve špičce)
		650612	660553	
Holic – Borohrádek	pracovní dny	4 spoje	7 spojů	2 h (1 h)
	sobota	žádný spoj	3 spoje	4 h
	neděle	žádný spoj	3 spoje	4 h
Borohrádek – Holic	pracovní dny	4 spoje	7 spojů	2 h (1 h)
	sobota	žádný spoj	3 spoje	4 h
	neděle	žádný spoj	3 spoje	4 h

Zdroj: IDOS.cz (2020), upraveno autorem

Jak vyplývá z Tabulky číslo 4, v pracovní dny jsou zajišťovány spoje ve dvouhodinovém intervalu, který je ve špičkách doplněn na hodinový interval. V případě hodinového intervalu se střídá spoj linky 650612 a linky 660553. Poslední spoje v obou směrech jsou zavedeny před sedmou hodinou večerní, konkrétně ve směru z Holic do Borohrádku se jedná o spoj v 18:46 a v opačném směru v 18:59, uvádí IDOS.cz (2020).

O víkendech, tedy v sobotu a neděli, je zavedeno méně spojů. Linka 650612 nejezdí vůbec a na lince 660553 jsou provozovány tři spoje ve čtyřhodinovém taktu. První spoj ve směru z Holic do Borohrádku jede až v 10:46, v opačném směru v 8:53. Poslední spoj o víkendu jede z Holic do Borohrádku ve stejný čas jako v pracovní dny, tedy v 18:46, ale v opačném směru jede poslední spoj již v 16:53, uvádí IDOS.cz (2020). Dále je uvedeno, že mezi autobusovým nádražím v Holicích a autobusovým nádražím v Borohrádku cesta autobusem trvá od 15 do 26 minut podle spoje a linky a vzdálenost je od 10 do 15 kilometrů.

Autobusy obou linek obsluhují mezi autobusovými nádražními v Holicích a Borohrádku více zastávek a zajíždí až k vlakovému nádraží v Borohrádku. Jak je patrné z Obrázku číslo 6, obě autobusové linky obsluhují také místní části Holic Staré Holice a Veliny a linka 650612 také místní část Koudelka. Na Obrázku číslo 6 je vedení autobusové linky 660553 znázorněno modrou čarou, linka 650612 má ještě zajížděku do místní části Koudelka, jak již bylo zmíněno výše.



Obrázek 6 Vedení linky 660553 v úseku Holice – Borohrádek (mapy.cz, 2020b)

Na základě dat poskytnutých Odborem dopravy a silničního hospodářství Pardubického kraje jsou v Tabulce číslo 5 zobrazeny měsíční počty cestujících na linkách 650612 a 660553. Jedná se o cestující pouze v úseku Holice – Borohrádek a zpět.

Tabulka 5 Počty cestujících na linkách 650612 a 660553 v letech 2018 a 2019

rok	2018		2019	
	číslo linky			
měsíc	650612	660553	650612	660553
leden	4033	2039	4404	2095
únor	3564	1767	3197	1811
březen	3178	1692	4004	1942
duben	3677	1801	3788	2023
květen	3620	1876	4203	2198
červen	3351	1954	2838	1911
červenec	378	1244	601	1428
srpen	558	1407	544	1487
září	3514	2378	3821	2194
říjen	4265	2688	4280	2352
listopad	4550	2716	4351	2388
prosinec	3006	1827	3102	2124

Zdroj: Interní materiály Pardubického kraje (2018, 2019)

Z Tabulky číslo 5 je patrný nárůst počtu cestujících u linky 660553 od září roku 2018, což s největší pravděpodobností souvisí se zastavením provozu na železniční trati 016 v úseku Holice – Borohrádek. K zastavení provozu došlo v červnu roku 2018. Časový posun mezi zastavením provozu na železniční trati a nárůstem počtu cestujících je způsoben obecně

nižším počtem cestujících o letních prázdninách. Tento trend je velmi silně patrný u linky 650612, kde dochází v letních měsících k propadu počtu cestujících až na jednu desetinu oproti jiným měsícům v roce. Trend růstu počtu cestujících po zastavení provozu na části železniční trati 016 je následně, od měsíce října roku 2018, patrný také u linky 650612. V následující Tabulce číslo 6 jsou zobrazeny počty cestujících na autobusové lince 660553 pouze za víkendy. Jak již bylo zmíněno, o víkendu jsou provozovány pouze tři páry spojů, místo sedmi, které jsou v provozu v pracovní dny. Opět se jedná pouze o cestující v úseku Holice – Borohrádek a opačně.

Tabulka 6 Počty cestujících na lince 660553 o víkendech v letech 2018 a 2019

měsíc	rok	
	2018	2019
leden	105	127
únor	66	111
březen	111	142
duben	89	150
květen	111	127
červen	91	148
červenec	94	94
srpen	111	116
září	191	143
říjen	115	119
listopad	134	159
prosinec	176	198

Zdroj: Interní materiály Pardubického kraje (2018, 2019)

O víkendech není nárůst počtu cestujících po zastavení provozu na úseku trati Holice – Borohrádek tak patrný, jako tomu bylo u celkových měsíčních součtů cestujících (viz Tabulka číslo 5). K nepatrnému nárůstu však přesto došlo. V roce 2019 byl však počet cestujících o víkendech na lince 660553 v téměř všech měsících vyšší, než tomu bylo v roce 2018.

Podle informací poskytnutých Odborem dopravy a silničního hospodářství Pardubického kraje (Interní materiály Pardubického kraje, 2020) činila částka vyplácená společnosti ČSAD Ústí nad Orlicí z koncernu ICOM, která zajišťuje obsluhu linky 660553, v roce 2018 31,90 Kč za jeden kilometr a v roce 2019 činila částka 33,51 Kč za jeden kilometr. Společnosti Arriva, která obsluhuje linku 650612, byla v roce 2018 vyplácena částka 31,77 Kč za jeden kilometr a v roce 2019 činila úhrada 34,57 Kč za kilometr.

2.4.2 Železniční doprava

Jak již bylo zmiňováno, mezi obcemi Holice a Borohrádek není v současné době provozována železniční osobní doprava. Šindelář (2018) uvádí, že k poslednímu zastavení provozu došlo v červnu roku 2018. Do té doby bylo podle SŽDC (2017) zavedeno v úseku Holice – Borohrádek v pracovní dny šest párů osobních vlaků, o sobotách tři páry a v neděli dva páry. V roce 2018 proběhlo na základě pozorování Pardubického kraje sčítání počtu cestujících ve vlacích v lednu, březnu, červnu, srpnu, říjnu a prosinci. Pro účely práce jsou předmětné měsíce leden a březen, jelikož zahrnují provoz na úseku trati 016 Holice – Borohrádek ještě v plném rozsahu. Data o počtech cestujících byla získána z Odboru dopravy a silničního hospodářství Pardubického kraje. Počty cestujících v úseku trati 016 Holice – Borohrádek za měsíce leden a březen jsou zobrazeny v tabulce číslo 7.

Tabulka 7 Počty cestujících ve vlacích v úseku Holice – Borohrádek za leden a březen 2018

měsíc	den v týdnu			celkem
	pracovní dny	soboty	neděle	
leden 2018	968	52	30	1050
březen 2018	968	75	36	1079

Zdroj: Interní materiály Pardubického kraje (2018)

Celkové měsíční počty cestujících, kteří využili železniční dopravu v úseku Holice – Borohrádek a opačně (viz Tabulka 7), se v podstatě shodují s nárůstem počtu cestujících na autobusových linkách 660553 a 650612 po zastavení provozu na trati 016 právě v úseku z Holice do Borohrádku.

Podle Správy železnic (2019c) je v dnešní době provozována pravidelná osobní železniční doprava na úseku z Moravan do Holice. V pracovní dny je zavedeno 16 párů vlaků a o víkendech devět párů. V následující Tabulce číslo 8 jsou pro úplnost zobrazeny počty cestujících v letech 2018 a 2019 ve vlacích na úseku Moravany – Holice a zpět.

Tabulka 8 Počty cestujících ve vlacích v úseku Moravany – Holice za roky 2018 a 2019

měsíc	den v týdnu			celkem
	pracovní dny	soboty	neděle	
leden 2018	8888	636	780	10304
březen 2018	8043	825	955	9823
červen 2018	6888	1020	728	8636
srpen 2018	5313	744	652	6709
říjen 2018	10074	932	780	11786
prosinec 2018	7614	875	1544	10033
leden 2019	9130	672	715	10517
březen 2019	8715	890	870	10475
červen 2019	8100	645	800	9545
srpen 2019	5588	885	620	7093
říjen 2019	9944	764	775	11483
prosinec 2019	7961	600	1376	9937

Zdroj: Interní materiály Pardubického kraje (2018, 2019)

Z Tabulky číslo 8 je patrné, že úsek Moravany – Holice je využíván cestujícími mnohem ve větší míře, než tomu bylo u úseku Holice – Borohrádek. Je to ovšem zapříčiněno více faktory, nikoli pouze oblíbeností u cestujících. Je nutné brát v potaz počet spojů, jejich časové polohy, polohy zastávek, návazné spoje a další okolnosti.

Je nutné také zmínit, jaké možnosti cestování mají po zastavení provozu na úseku Holice – Borohrádek obyvatelé Čermné nad Orlicí při cestách do Holic. Před zastavením provozu využívali obyvatelé vlakové spojení z Čermné nad Orlicí do Borohrádku a následně přípojný vlak do Holic, jak uvedl starosta Čermné nad Orlicí Mgr. David Joska. Dnes, podle vyhledávače spojení idos.cz (IDOS.cz, 2020), mají obyvatelé možnost cestovat stejně jako dříve vlakovým spojem z Čermné nad Orlicí do Borohrádku a tam přestoupit na autobusový spoj linky 650553 nebo 650612.

Spojení obcí Moravany a Dolní Roveň s Borohrádkem je po zastavení provozu na úseku trati Holice – Borohrádek zajištěno s přestupem na autobus v Holicích, respektive z Moravan je možné také cestovat vlakem do Chocně a poté dalším vlakem do Borohrádku.

Vyjádření Pardubického kraje k provozu na úseku Holice – Borohrádek na trati Moravany – Borohrádek zaslal Ing. Patrik Benna z Odboru dopravy a silničního hospodářství Pardubického kraje: „*Pardubický kraj přestal objednávat železniční dopravu na trati 016 v úseku Holice – Borohrádek z důvodu vysoké neefektivnosti. Počet přepravených cestujících byl příliš nízký v poměru k vynakládaným nákladům. Dalším faktorem byla potřeba dalšího motorového vozu pro obsluhu této trati a fakt, že Královéhradecký kraj odmítl železniční*

dopravu na této trati po svém území financovat. Pardubický kraj tak hradil provoz těchto vlaků i po území sousedního kraje.“ (Interní materiály Pardubického kraje, 2020).

Na základě informací z Odboru dopravy a silničního hospodářství Pardubického kraje (Interní materiály Pardubického kraje, 2020) byla v roce 2018 za jeden vlakokilometr placena společností České dráhy, a.s. částka 104,27 Kč a v roce 2019 činila částka za jeden vlakokilometr 106,57 Kč.

2.5 Dotazníkové šetření

Provedení dotazníkového šetření bylo nezbytné ke zjištění názoru obyvatel dotčených obcí a také cestujících, kteří do dotčených obcí přijíždějí. Dotazník je zaměřen na veřejnou hromadnou dopravu v obcích v blízkosti trati Moravany – Borohrádek. Jedná se o obce Moravany, Dolní Roveň, Holice, Borohrádek a Čermná nad Orlicí.

2.5.1 Příprava dotazníku

Tvorba dotazníku probíhala v souladu s pravidly k tvorbě dotazníkového šetření, která jsou popisována v teoretické části diplomové práce. Otázky byly tvořeny tak, aby co nejlépe poskytnuly obraz o představách a preferencích cestujících. Otázky byly také konzultovány s Ing. Patrikem Bennou z Odboru dopravy a silničního hospodářství Pardubického kraje. Cílem dotazníkové šetření bylo zjistit názor cestující veřejnosti na omezení provozu na trati Moravany – Borohrádek v úseku z Holic do Borohrádku a také další informace. Mezi ně patří preference cestujících k jednotlivým druhům dopravy, nejčastější důvody cestujících k jejich cestám či cíle jejich cest. Dotazník byl určen pro obyvatele dotčených obcí a také pro ty, kteří do dotčených obcí dojíždí.

Dotazník se skládá celkem z 16 otázek, nicméně pro žádného z respondentů nebyly určeny všechny otázky. Byly vytvořeny rozdílné otázky pro ty občany, kteří využívají veřejnou hromadnou dopravu a pro ty, kteří ji nevyužívají. Dotazník je přiložen jako Příloha A. Jedná se o polostrukturovaný dotazník, který obsahuje uzavřené, otevřené i polouzavřené otázky.

2.5.2 Dotazování

Potřebný počet respondentů pro reprezentativní vzorek byl vypočítán jako potřebné procento z počtu obyvatel v daných obcích. Na základě údajů z Českého statistického úřadu (ČSÚ, 2019e) bylo zjištěno, že počet obyvatel v daných obcích, Moravanech, Dolní Rovni, Holicích, Borohrádku a Čermné nad Orlicí, je dohromady 13 570, z toho 6 907 žen a 6 663 mužů. Potřebné procento pro reprezentativní vzorek bylo zvoleno tak, jak je uvedeno

v Tabulce č. 3, tedy 1,5 % z celkového počtu obyvatel. Toto procento představuje 204 respondentů s rozdělením na 104 žen a 100 mužů, jak vyplývá z počtů obyvatel uvedených výše. Dále bylo nutné rozdělit dotazované do skupin podle věkových kategorií. Bylo zvoleno rozdělení do pěti skupin, a to ve věku 6-24 let, 25-34 let, 35-44 let, 45-54 let a 55 a více let. Podle věkového složení obyvatel v Pardubickém kraji (ČSÚ, 2018b) byl počet respondentů rozdělen do věkových kategorií tak, jak je uvedeno v Tabulce číslo 9.

Tabulka 9 Rozdělení respondentů podle věkového složení obyvatelstva

věková kategorie	procentuální podíl	počet respondentů
6-24 let	20,32 %	42
25-34 let	13,83 %	28
35-44 let	16,75 %	34
45-54 let	14,59 %	30
55 a více let	34,51 %	70

Zdroj: ČSÚ (2018b), doplněno autorem

Dotazování a sběr dat probíhal různými technikami jako například dotazováním přes internet, či osobním dotazováním. Dotazník byl zaslán elektronickou poštou představitelům všech dotčených obcí, tedy Moravan, Dolní Rovně, Holic, Borohrádku a Čermné nad Orlicí, s prosbou o zveřejnění dotazníku na webových stránkách obcí. Na svých internetových stránkách zveřejnili dotazník ve městě Borohrádek a v obci Čermná nad Orlicí. Město Holice zveřejnilo odkaz na dotazník na své stránce na sociální síti Facebook. Představitelé obcí Moravany a Dolní Roveň ani po telefonickém kontaktování neprojevíli o danou problematiku zájem.

Dále proběhlo osobní dotazování v městě Borohrádek formou dotazování občanů na ulici a také osobní dotazování v Senior centru v Moravanech. Dotazník byl také předán do Střední školy automobilní v Holicích, kde se dotazování zúčastnili studenti.

Dotazování probíhalo od 14.10.2019 do 31.1.2020. Celkově na dotazník odpovědělo 208 respondentů. Získané výsledky splňují výše uvedené rozdělení respondentů podle pohlaví i podle věku.

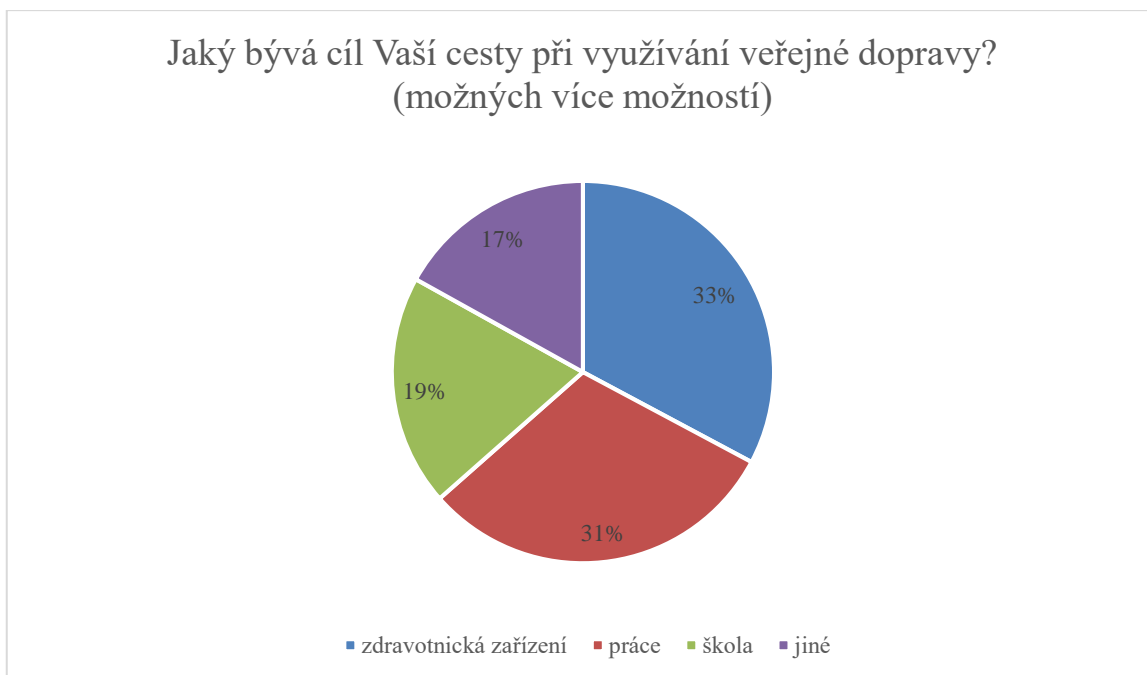
2.5.3 Výstup z dotazníků

Jak je uvedeno výše, bylo získáno 208 odpovědí. U vybraných otázek, které jsou pro výzkum nejpodstatnější, jsou přiloženy grafy. Na první otázku (**1. Využíváte veřejnou hromadnou dopravu (autobusy, vlaky) pro dojíždění do/z Vaší obce?**) týkající se využívání veřejné hromadné dopravy odpovědělo 160 respondentů, to je 76,9 %, že využívá veřejnou hromadnou dopravu a 48 respondentů, tedy 23,1 %, odpovědělo, že veřejnou hromadnou dopravu nevyužívají, jak také znázorňuje Obrázek 6.



Obrázek 7 Odpovědi na otázku číslo 1 v dotazníkovém šetření (autor)

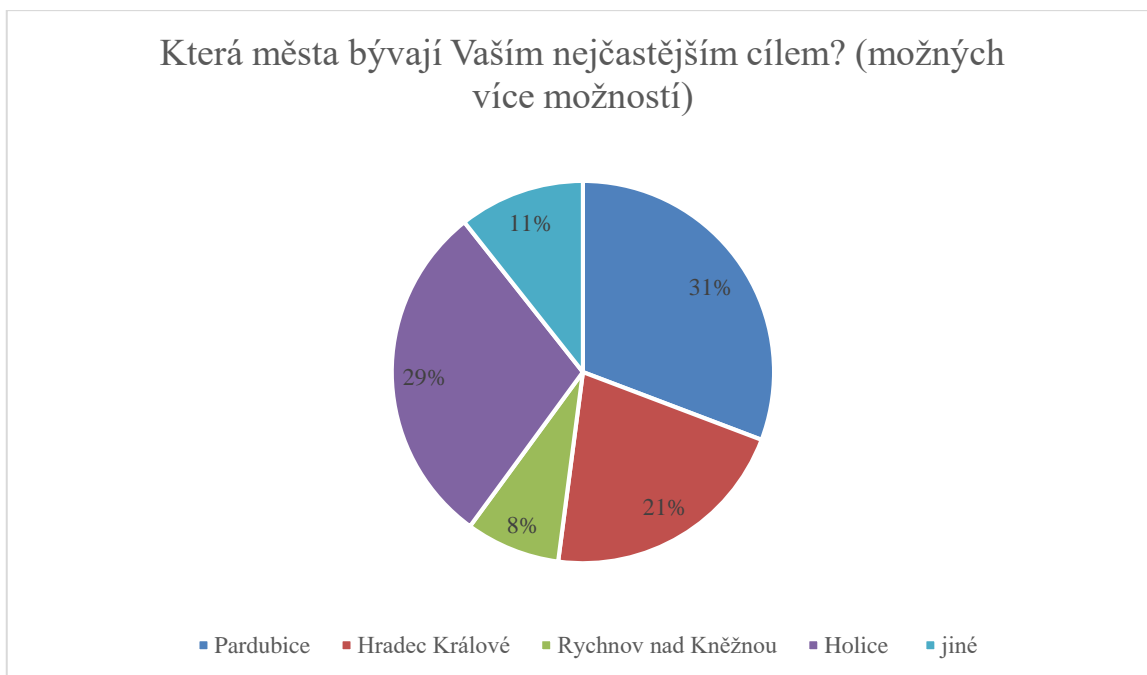
Na otázku **2. Jak často využíváte veřejnou dopravu?** odpovědělo 55 % respondentů, že veřejnou hromadnou dopravu využívají několikrát za týden, 26,2 % pak několikrát za měsíc a 18,8 % několikrát za rok. Nejčastější odpovědí u otázky **3. Jaký bývá cíl Vaší cesty při využívání veřejné dopravy?** je dle výsledků dotazování nakupování (46,5 %), cesty do zdravotnických zařízení (40 %), práce (37,4 %) a škola (23,9 %), přičemž dotazovaní mohli uvést více možností (viz Obrázek 7). Dále se také jako častý cíl cest objevují výlety či návštěvy rodiny a přátel, ovšem ne už v takové četnosti jako již zmíněné cíle a v grafu (Obrázek 7) jsou zařazeny pod položku jiné.



Obrázek 8 Odpovědi na otázku číslo 3 v dotazníkovém šetření (autor)

Důvody pro využívání veřejné hromadné dopravy, tedy odpovědi na otázku **4. Proč využíváte veřejnou dopravu pro cesty do/z Vaší obce?**, se různí, nicméně mezi nejčastější odpovědi patří, že cestující nemají jinou možnost, kterou uvedlo 54,1 % dotazovaných. 38,2 % dotazovaných uvedlo jako důvod pro využívání veřejné dopravy její cenu a 26,8 % pak čas. Respondenti mohli opět uvést více možností. Na otázku **5. Jaký druh veřejné dopravy využíváte při svých cestách do/z Vaší obce?** uvedlo nejvíce dotazovaných, že využívají kombinaci vlaku a autobusu (52,5 %), poté pouze vlak (34,4 %) a pouze autobus (13,1 %). To je zajisté dáno také tím, že Pardubický kraj preferuje jako páteřní dopravu železniční a autobusové linky často sváží cestující právě k vlakovým nádražím.

Na základě odpovědí na otázku **6. Která města bývají nejčastěji Vaším cílem?** cestují dotazovaní nejvíce do Pardubic (65 %), Holic (61,9 %), Hradce Králové (45 %) a Rychnova nad Kněžnou (16,9 %), přičemž bylo možné uvést více měst (viz Obrázek 8). Dále jako cíle byla zmíněna města jako Praha, Borohrádek, Týniště nad Orlicí a desítky dalších, ovšem již s minimální četností a jsou opět v grafu (Obrázek 8) uvedeny souhrnně pod položkou jiné.



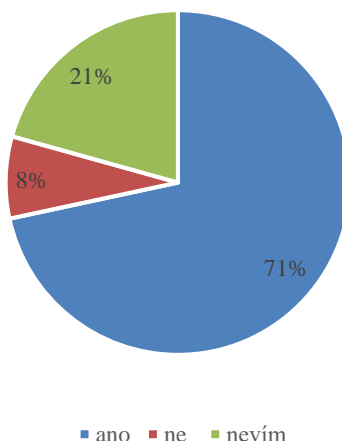
Obrázek 9 Odpovědi na otázku číslo 6 z dotazníkového šetření (autor)

Z odpovědí na otázku 7. **Jestliže cestujete ze směru od Holic ve směru na Borohrádek (tzn. například do Kostelce nad Orlicí či Rychnova nad Kněžnou) využili byste vlaková spojení, pokud by byla zavedena?** vyplývá, že pokud by byla opět zavedena železniční doprava v úseku Holice – Borohrádek, využilo by ji 66,7 % dotazovaných, 6,3 % by ji nevyužilo, 5,7 % neví a zbytek dotazovaných daným směrem necestuje.

Důvodů proč respondenti nevyužívají veřejnou hromadnou dopravu je mnoho, ale nejčastější odpovědi na otázku 8. **Proč nevyužíváte veřejnou dopravu pro cesty do/z Vaší obce?** byly nevhodné časy spojů (24,5 %), vlastnictví automobilu, respektive pohodlí jízdy automobilem (22,4 %), neexistující spojení (20,4 %) a dlouhé cestovní časy (16,3 %). Na otázku 9. **Využívali byste veřejnou dopravu kdyby...** 34,7 % dotazovaných, kteří uvedli, že veřejnou hromadnou dopravu nevyužívají, by ji nevyužívali ani kdyby došlo k nějakým změnám a 30,6 % by ji začalo využívat, kdyby existovalo více spojů.

Téměř tři čtvrtiny dotazovaných (71,6 %) by podle odpovědí na otázku 10. **Vaše obec se nachází v blízkosti trati Holice – Borohrádek, na které byl částečně zastaven provoz spojů veřejné dopravy. Přivítali byste jeho obnovení?** přivítalo obnovení provozu na úseku Holice – Borohrádek, 20,7 % neví a 7,7 % by takové obnovení provozu nepřivítalo, viz Obrázek 9.

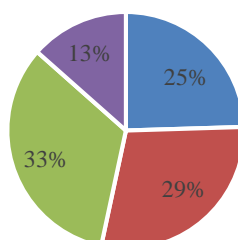
Vaše obec se nachází v blízkosti trati Holice - Borohrádek, na které byl částečně zastaven provoz spojů veřejné osobní dopravy. Přivítali byste jeho obnovení?



Obrázek 10 Odpovědi na otázku číslo 10 z dotazníkového šetření (autor)

Z odpovědí na otázku **11. Pro jaké účely byste využívali spoje na trati, pokud by existovaly přípoje ve stanicích Moravany (směr Pardubice/Chocẽň) i Borohrádek (směr Hradec Králové/Chocẽň)?** vyplývá, že případné znovu zavedené vlakové spoje by nejvíce dotazovaných (33,2 %) využívalo k nepravidelným cestám, 28,8 % k cestám do zdravotnických zařízení či za nákupy, 24,5 % pak ke každodennímu dojíždění a 13,5 % by je nevyužívalo vůbec, viz Obrázek 10.

Pro jaké účely byste využívali spoje na trati, pokud by existovaly přípoje ve stanicích Moravany (směr Pardubice / Chocẽň) i Borohrádek (směr Hradec Králové / Chocẽň)?

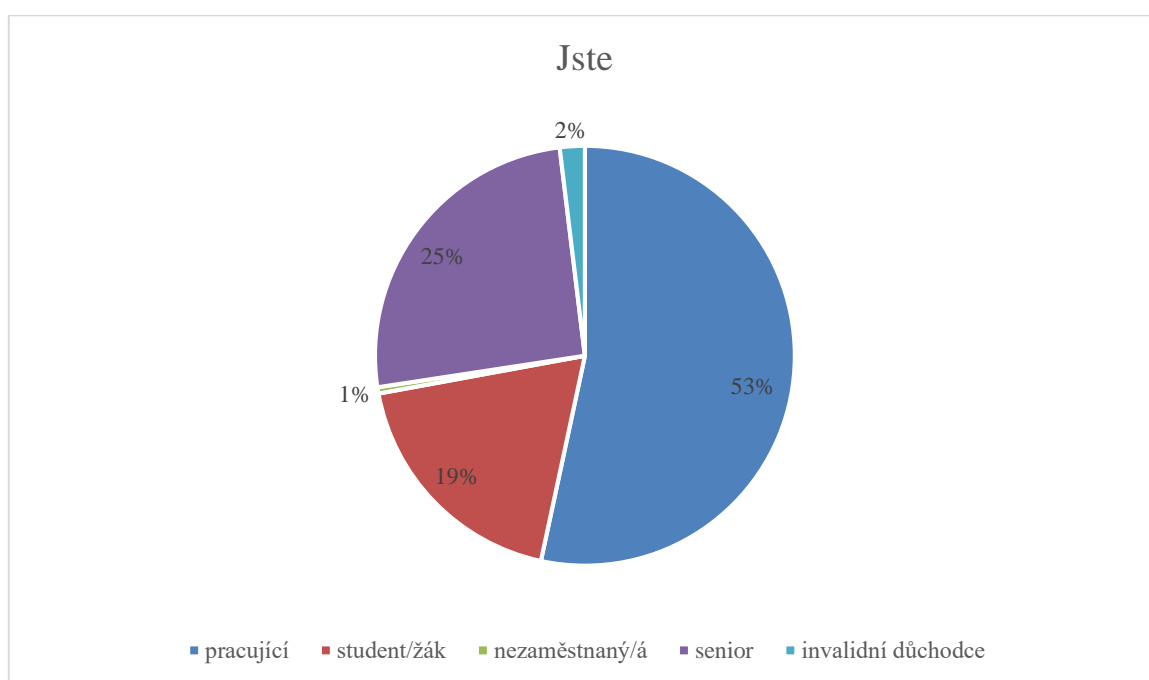


- každodenní, pravidelné dojíždění dopráce (do školy)
- občasné dojíždění do města zdravotnických zařízení, za nákupy a jinými službami
- nepravidelné, méně časté cesty (například za turistikou)
- nevyužíval/a bych takové spoje

Obrázek 11 Odpovědi na otázku číslo 11 z dotazníkového šetření (autor)

Jednoznačným faktorem, který je pro cestující u železniční dopravy rozhodující, jak vyplývá z dotazníku z otázky **12. Které faktory by byly pro Vás u železniční dopravy rozhodující?**, jsou návaznosti na jiné spoje. Takovou odpověď uvedly skoro dvě třetiny dotazovaných (62,5 %), 22,6 % respondentů uvedli odpověď s jízdní dobou a 11,1 % dotazovaných uvedli jako pro ně rozhodující faktor cenu jízdného.

Dotazování se nejvíce, podle odpovědí na otázku **15. Ve které obci bydlíte?**, zúčastnili obyvatelé Holic (32,7 %), Borohrádku (26,4 %), Moravan (14,4 %), Čermné nad Orlicí (7,7 %) a Dolní Rovně (3,8 %). Obrázek 11 znázorňuje odpovědi na otázku **16. Jste**, ze které je patrné, že 53,4 % respondentů jsou pracující, 25,5 % senioři, 18,8 % studenti a žáci, 1,9 % invalidní důchodci a 0,5 % nezaměstnaní.



Obrázek 12 Odpovědi na otázku číslo 16 z dotazníkového šetření (autor)

2.6 Expertní rozhovor

Dotazníkové šetření, jehož účel, příprava, průběh i výsledky jsou popsány výše, sloužilo k získání názoru místních obyvatel na danou problematiku týkající se provozu na trati Moravany – Borohrádek. Stejně tak expertní rozhovor měl za účel zjistit názor, ale tentokrát představitelů místních samospráv.

2.6.1 Příprava rozhovoru

Expertní rozhovor, respektive otázky do něj, byly připraveny na základě doporučeného postupu, který je uveden v teoretické části práce. Skládá se z pěti otázek, jejichž cílem bylo zjistit postoj místních samospráv k dané problematice, zejména pak zda je pro ně současný

stav vyhovující či by upřednostňovali nějaké změny. Otázky v expertním rozhovoru byly následující:

1. Jak jste hodnotili dopravní obslužnost či s ní byli spokojeni ve Vaší obci před zastavením provozu na úseku Holice – Borohrádek na trati Moravany – Borohrádek?
2. Jak vnímáte současný stav po zastavení provozu na úseku Holice – Borohrádek na trati Moravany – Borohrádek? Považujete ho za vyhovující?
3. Obdrželi jste reakce od občanů z důvodu zastavení provozu na daném úseku, proběhla nějaká diskuze?
4. Jaké varianty zajištění dopravní obslužnosti na daném úseku preferujete do budoucna?
5. Probíhá či probíhala nějaká komunikace týkající se zajištění dopravní obslužnosti ze strany Krajského úřadu Pardubického kraje směrem k Vaší obci?

2.6.2 Průběh rozhovorů

Rozhovory byly provedeny na osobní úrovni se zástupci měst Borohrádek a Holice a obce Čermná nad Orlicí. Zástupci obcí Moravany a Dolní Roveň neprojeвили o rozhovor žádný zájem. V Borohrádku proběhla předběžná konzultace se starostou Mgr. Martinem Moravcem a následně expertní rozhovor 21.1.2020 s Ing. Janou Machkovou, která na pozici stavebního technika má na starost i dopravní obslužnost. V Čermné nad Orlicí byl expertní rozhovor proveden 21.1.2020 se starostou Mgr. Davidem Joskou a v Holicích s místostarostou Petrem Kačerem 5.2.2020.

Průběh expertního rozhovoru byl zaznamenáván nahrávacím zařízením a na základě získaných nahrávek byly zpracovány odpovědi na otázky v rámci expertního rozhovoru, které budou uvedeny v pododdíle 2.6.3.

2.6.3 Výstup z rozhovorů

Dotazování, zástupci tří obcí, jež byli ochotni se k dané problematice vyjádřit, odpovídali na pět stejných otázek. V tomto pododdíle bude vždy uvedena otázka z expertního rozhovoru a pod ní budou odpovědi zástupců daných obcí. Jsou uvedeny ty části odpovědí na otázky, které bezprostředně souvisí s danou problematikou.

- 1. Jak jste hodnotili dopravní obslužnost či s ní byli spokojeni ve Vaší obci před zastavením provozu na úseku Holice – Borohrádek na trati Moravany – Borohrádek?**

Ing. Jana Machková: Byli jsme spokojeni a vyjadřovali jsme se ke změně jízdního řádu, že by bylo vhodné prodloužit spojení z Holic až do Týniště nad Orlicí. Je to ovšem o financích a o vytíženosti spojů.

Petr Kačer: Trať v úseku Holice – Borohrádek byla využívána hrozně málo, došlo ke zrušení provozu, následně k jeho obnovení na asi dva roky. Provoz vlaků nás podle informací stál jednou tolik než provoz autobusů.

Mgr. David Joska: Dojíždí nám několik žáků do Holic na gymnázium a řešila se problematika, že tam nebyla návaznost na autobus a pro dojíždějící děti byl důležitý spoj do Holic. Před zastavením provozu využívaly vlak.

2. Jak vnímáte současný stav po zastavení provozu na úseku Holice – Borohrádek na trati Moravany – Borohrádek? Považujete ho za vyhovující?

Ing. Jana Machková: Po prvním zrušení nám doplnily autobusy Pardubice Rychnov a začaly jezdit každé dvě hodiny a zavedla se ještě jedna autobusová stanice na nádraží, kam autobusy z Rychnova zajíždí, ale asi nemá žádnou návaznost na vlakové spoje. Těžko říct, ale děti se asi do škol dostanou a lidé nepoužívající automobil se ve směru na Rychnov také dostanou, jelikož máme návaznost na rychnovskou nemocnici.

Petr Kačer: Je to nahrazeno autobusy, které nám sbírají lidi i v městské části Staré Holice, jedou přes Veliny, což ten vlak nejel.

Mgr. David Joska: Dnes děti jedou vlakem do Borohrádku a pak autobusem do Holic, což v minulém grafikonu bylo tak, že to nedokázaly stíhat, když měl vlak třeba trošičku zpoždění a zůstali v Borohrádku. V novém grafikonu se nám podařilo udělat tak nějak, aby autobus na ně čekal a byl delší čas na přestup.

3. Obdrželi jste reakce od občanů z důvodu zastavení provozu na daném úseku, proběhla nějaká diskuze?

Ing. Jana Machková: Vždycky, když se něco ruší, tak jsou reakce, ale museli to občané vzít tak, jak to je.

Petr Kačer: Za celou dobu, co se zrušila trať Holice – Borohrádek jsme tady, myslím, neměli žádnou stížnost od občanů. Trať byla maximálně využívána turisticky. Lidem nechybí a město ušetřilo pár korun. My nebudeme iniciovat obnovení.

Mgr. David Joska: My jsme tady diskutovali, že nám chtěli přesunout nádraží, ale z tohoto důvodu jsem nic nezaznamenal.

4. Jaké varianty zajištění dopravní obslužnosti na daném úseku preferujete do budoucna?

Ing. Jana Machková: Pro naše občany by bylo ideální, kdyby existovaly jak autobusy, tak i vlaková doprava, ale bohužel to je vázané na ty finance. Přece jenom vlak v sobotu či neděli jezdil možná častěji než autobusy. Autobusová doprava o sobotách a nedělích nefunguje v tom režimu jako ve všední den.

Petr Kačer: Udržet tak jak to je. Když nejsou stížnosti od občanů, tak je to asi ideální stav.

Mgr. David Joska: Kdyby se obnovila ta trať, tak by to asi mělo svůj význam a smysl, historicky tam fungovala, rozhodně by to ale chtělo, aby tam byla větší návaznost na ty navazující spoje. Ze strany od Chocně i ze strany od Hradce a taky na druhé straně v Moravanech na Pardubice a na Choceň.

5. Probíhá či probíhala nějaká komunikace týkající se zajištění dopravní obslužnosti ze strany Krajského úřadu Pardubického kraje směrem k Vaší obci?

Ing. Jana Machková: Myslím, že komunikoval. Když se to poprvé rušilo, tak s námi komunikovaly oba kraje, když se snažily nahradit spoje autobusy a zřídit novou zastávku. Tady jsme se sešli na nějakém jednání, kde se to probíralo. Nesouhlasili jsme s ukončením objednávky, chtěli jsme, aby to pokračovalo dál, ale věděli jsme, že je to o penězích. Při druhém zastavení jsme dostali oznámení od Pardubického kraje i s denními průměry o vytíženosti spojů. My jsme připomínkovali nějaké autobusy a žádali jsme nějaké úpravy právě na sobotu a neděli, čemuž vyhověno úplně nebylo s tím, že to nejsou schopni zrealizovat.

Petr Kačer: Nevím, protože já jsem v té době tady nebyl, ale co říkal tajemník, tak nějaká dohoda byla. Oslovila se hlavně obec Veliny, nikoho jiného se to nedotýkalo. Ti byli rádi, že se jim tam zvýšila dopravní obslužnost.

Mgr. David Joska: Na základě toho, že jsme chtěli posílit některé spoje směrem na Choceň a co se týká téhle trati, tak návaznosti na Borohrádek. My s Pardubickým krajem komunikujeme prostřednictvím Královéhradeckého kraje.

2.7 Souhrn analýzy současného stavu

V pracovní dny je spojení Holic s Borohrádkem zajištěno dvěma autobusovými linkami, které se vzájemně doplňují a je tak docíleno vyhovujícího spojení mezi těmito dvěma obcemi. Jedná se o linku 650612 a linku 660553. O víkendu a ve dnech pracovního klidu je

zvolené řešení nevyhovující. V provozu je pouze linka 660553 a jsou zajištěny jenom tři páry spojů. Navíc jejich časové polohy lze označit za nevhodně zvolené, jak již bylo zmiňováno v pododdíle 2.4.1 a je v dalším textu blíže specifikováno.

Nevhodnost či také neatraktivnost víkendového spojení plyne ze dvou skutečností. Prvním důvodem, který zmiňovali i zástupci města Borohrádek, je nízký počet spojů o víkendu. V době, kdy byla v provozu železniční doprava na úseku z Holic do Borohrádku, byly k existujícím autobusovým spojům ještě cestujícím k dispozici tři páry vlakových spojů v sobotu a dva páry v neděli.

Také z dotazníkového šetření vyplynulo, že mezi nejčastější důvod pro nevyužívání veřejné hromadné dopravy patří neexistující spojení či nevhodné časové polohy spojů. Právě nevhodné časové polohy spojů je možné brát jako druhý důvod neuspokojivé situace spojení o víkendech.

První spoj z Holic do Borohrádku odjíždí až v 10:46, což je nevhodné pro dojíždění za prací, ale také se jedná již o poměrně pozdní dobu na cestu například na výlet. Navíc další spoj jede až za čtyři hodiny a jedná se o předposlední spoj o víkendu. Z dotazníkového šetření také vyplynulo, že veřejnou hromadnou dopravu by lidé využívali, kdyby bylo více spojů, což uvedlo 30,6 % respondentů, kteří dnes veřejnou hromadnou nevyužívají.

V opačném směru, tedy z Borohrádku do Holic, odjíždí první spoj v 8:53, což je například pro víkendové výlety vhodný čas, ale naopak poslední spoj jede již v 16:53. Stejně jako v opačném směru, jezdí tři spoje denně ve čtyřhodinovém intervalu, jak již bylo uvedeno také v analytické části práce.

Z výše zmíněných důvodů by byla vhodná úprava aktuálního stavu dopravní obslužnosti o víkendech tak, aby byl zajištěn, pokud možno přibližně dvouhodinový interval mezi spoji v časech, které budou odpovídat poptávce po cestování o víkendech, která je od té ve všedních dnech ve více ohledech odlišná.

3 NÁVRH NA BUDOUCÍ ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI V ÚSEKU HOLICE – BOROHRÁDEK NA TRATI MORAVANY – BOROHRÁDEK

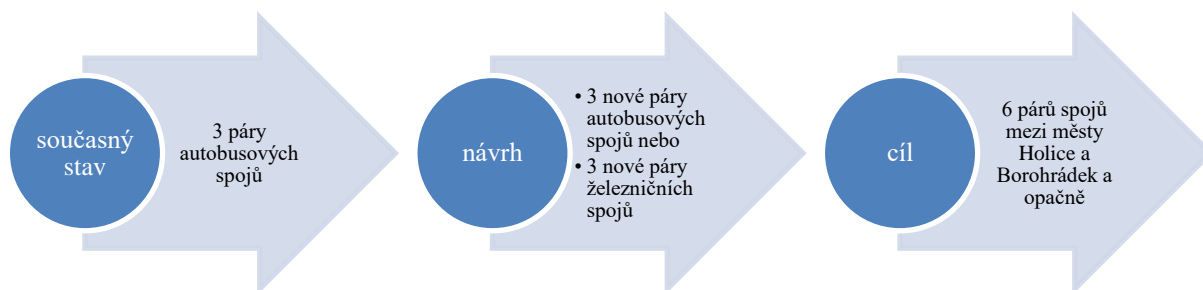
Následující kapitola bude obsahovat návrhy na úpravu současného systému zajištění dopravní obslužnosti obcí v úseku trati Holice – Borohrádek na trati Moravany – Borohrádek včetně zaměření se na zainteresované strany a vytvoření možného postupu zavedení daných změn.

Na základě analýzy současného stavu zajištění dopravní obslužnosti v úseku Holice – Borohrádek na trati Moravany – Borohrádek by bylo vhodné učinit jisté úpravy a změny v současném konceptu zajištění veřejné hromadné dopravy na daném úseku.

Jak vyplynulo z dotazníkového šetření, kterého se účastnili obyvatelé dotčených obcí, z expertních rozhovorů s představiteli obcí a z dalších podkladů, současná situace umožňuje určitým způsobem zajištění přepravních potřeb uživatelů, ale je možné učinit opatření, která přispějí ke zlepšení dopravní obslužnosti daných obcí.

3.1 Návrh na změnu současného stavu

Cílem návrhu je zlepšení dopravní obslužnosti dotčených obcí, to znamená zvýšení dostupnosti služby, naplnění potřeb uživatelů. Jako vhodné opatření je navrženo zvýšení počtu spojů, respektive částečné obnovení provozu železniční dopravy, které povede k tomu, že bude cestující veřejnosti nabídnut lepší model víkendového spojení a vznikne pro ně možnost cestovat o víkendu za prací i za volnočasovými aktivitami. Schematicky vyjádřený proces návrhu na zvýšení počtu spojů je zobrazen na Obrázku číslo 13.



Obrázek 13 Schéma návrhů na zvýšení počtu spojů (autor)

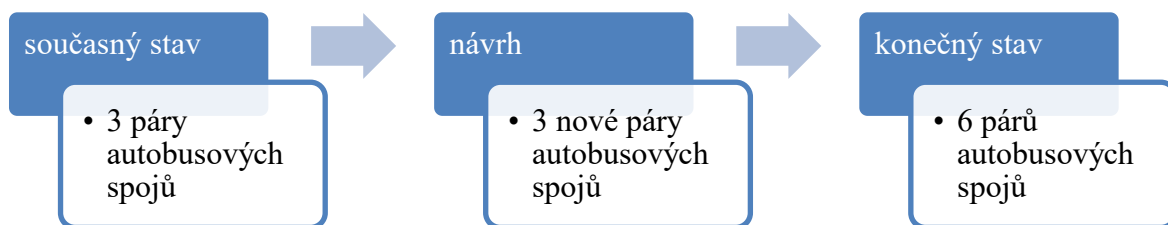
Zajistit větší počet spojů a upravit současný koncept fungování víkendové dopravy ve spojení měst Holice a Borohrádek je možné dvěma způsoby. Zavedením nových autobusových spojů či vlakových spojů. Jednotlivé varianty jsou detailně popsány v oddílech 3.2 Autobusová doprava a 3.3 Železniční doprava, kde jsou navrženy možné časové polohy nově zavedených spojů, či jejich návaznosti na spoje jiné a dány komplexně do jednoho systému se spoji již existujícími. Důraz je kladen také na jistý vhodný interval spojů, aby spoje pokrývaly, pokud možno, poptávku po dopravě v rámci celého dne.

Obecné předpoklady a základy, ze kterých návrhy vychází, jsou také nastíněny v pododdílech 3.1.1 pro autobusovou dopravu a 3.1.2 pro železniční dopravu, aby byla patrná vazba návrhů na současnou situaci, která byla zjištěna a popsána v analytické části práce.

3.1.1 Autobusová doprava

Před samotným návrhem na změnu konceptu autobusové dopravy v daných obcích je možné zmínit, že z jízdního řádu autobusových spojů linky 660553 o víkendech na trase Pardubice – Holice – Borohrádek – Rychnov nad Kněžnou vyplývá, že je potřeba k zajištění tří párů spojů pouze jeden autobus. Tímto jedním vozidlem je obslouženo všech šest spojů, tedy tři páry, které o víkendu zajišťují mimo jiné spojení mezi Holicemi a Borohrádkem, respektive opačně.

Pro zajištění dvouhodinového taktu mezi spoji o víkendu by bylo nutné navýšit počet spojů o 100 % a tedy by vznikla potřeba dalšího autobusu a dalšího řidiče. Rovněž vyvstává otázka, zda by bylo nutné zajistit spoj v celé trase z Pardubic až do Rychnova nad Kněžnou. Rychnov nad Kněžnou se již však nachází hluboko v Královéhradeckém kraji a tato oblast není předmětem této práce. Schematicky je možný návrh na zvýšení počtu autobusových spojů zobrazen na Obrázku číslo 14.

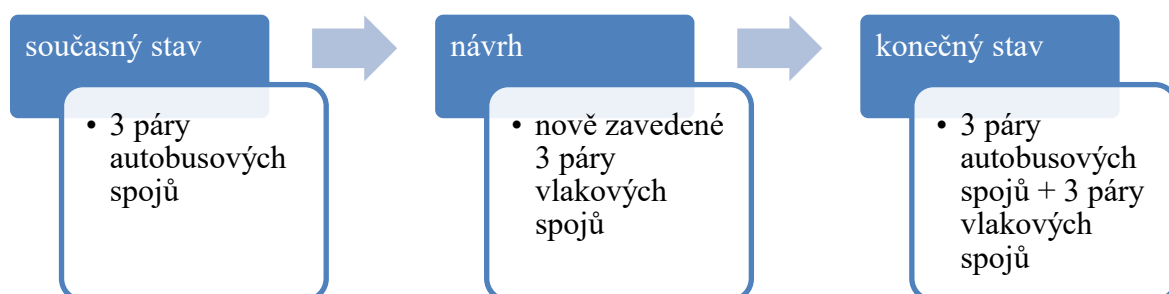


Obrázek 14 Schéma návrhu na zvýšení počtu autobusových spojů (autor)

3.1.2 Železniční doprava

Jiná situace je v železniční dopravě, kdy na úseku trati z Moravan do Holic je zajišťováno o víkendu devět párů spojů, oproti 16 párům spojů, které jsou zajišťovány v pracovní dny. Vlakové soupravy, respektive motorový vůz, má o víkendech téměř dvouhodinový prostoj v Holicích na nádraží, odkud se pak vrací zpátky do Moravan. Tyto údaje vyplývají z jízdního řádu.

Vzniká zde tak možnost využít prostoj motorového vozu k jízdě do Borohrádku a zpět a docílení tak přibližně dvouhodinového intervalu na spojení mezi Holicemi a Borohrádkem. Navíc všechny osobní vlaky z Holic mají ve stanici Moravany přípoje ve směru do Pardubic i Chocně. Možný návrh je opět schematicky zobrazen na Obrázku číslo 15.



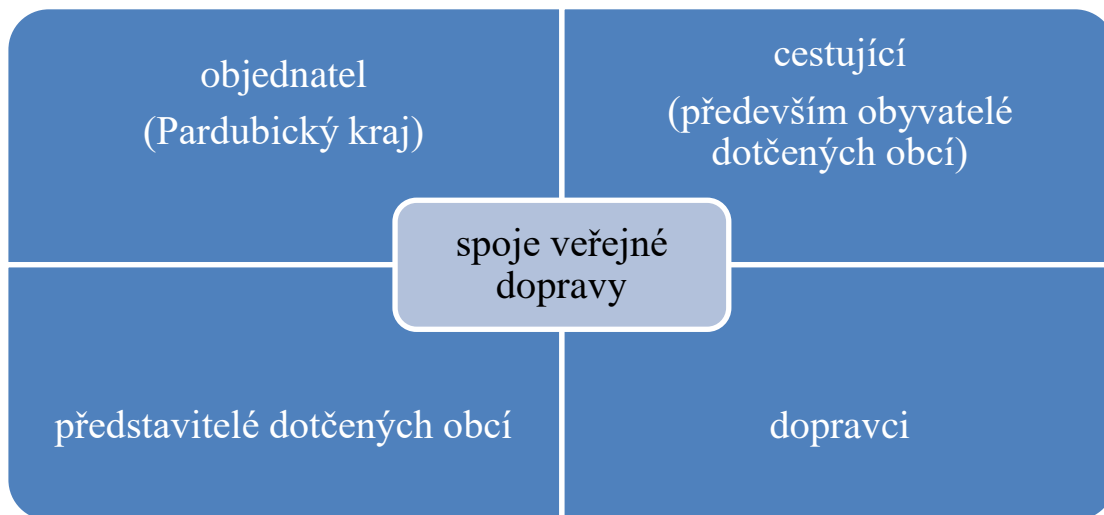
Obrázek 15 Schéma návrhu na zavedení nových vlakových spojů (autor)

Návrhy se opírají o výsledky z dotazníkového šetření. Respondenti, 65 % z nich, uvedlo, že jejich nejčastějším cílem jsou Pardubice a druhým nejčastějším Holic (61,9 %). Rovněž také 66,7 % dotazovaných uvedlo, že by využili nově opět zavedené spoje na trase mezi Holicemi a Borohrádkem. Zároveň, nejvíce respondentů (33,2 %), sdělilo, že by tyto nově, respektive znovu zavedené spoje využívali k nepravidelným cestám. Za takové cesty je právě možno považovat víkendové výlety či návštěvy přátel.

Pro cestující je také důležitá návaznost spojů. Z dotazníkového šetření vyplynulo, že u železniční dopravy je pro 62,5 % dotazovaných návaznost na jiné spoje rozhodující. Oproti konceptu vlakového spojení, který byl v červnu roku 2018 zastaven, by nebyl nutný přestup v Holicích a v Moravanech jsou přípoje na osobní vlaky ve směru do Pardubic a Chocně zajišťovány již dnes.

3.1.3 Zainterесované strany

Pro úspěšnou implementaci návrhu do systému veřejné dopravy a v konečném důsledku také pro to, aby byl nový koncept přijat cestujícími, je důležité vzít v potaz veškeré zainterесované strany, které mají vliv anebo nějaký zájem v této oblasti.



Obrázek 16 Zainterесované strany v rámci zajištění spojů veřejné dopravy (autor)

Hlavní roli má v celém procesu objednatel, kterým je v této oblasti, na kterou se práce zaměřuje, Pardubický kraj. Jelikož v konečné fázi to bude právě kraj, respektive Odbor dopravy a silničního hospodářství, který rozhodne o tom, zda spoje budou zavedeny či ne. Hodno však připomenout, že podle odpovědí zástupců obcí, kteří se v rámci expertního rozhovoru vyjádřili k dané problematice, Pardubický kraj s nimi změny v dopravě komunikuje a často také žádá obce o jejich stanovisko. Tím se problematika zainterесovaných stran přesouvá do jednotlivých obcí, ze kterých jejich zástupci komunikují s objednateli a vznášejí své návrhy, které často vychází z přání občanů. Občané jednotlivých obcí jsou další zainterесovanou stranou. Právě jim by měly spoje veřejné dopravy zajišťovat dostupnost služeb, naplnění potřeb a v nejzákladnějším modelu zajišťovat ze zákona danou dopravní obslužnost území, o jejíž problematice bylo hovořeno v teoretické části práce. Nemusí se však nutně jednat pouze o obyvatele dotčených obcí, ale také o obyvatele dalších obcí, kteří do dotčených obcí dojíždí. Poslední zainterесovanou stranou, která je jako všechny ostatní zobrazena na Obrázku číslo 16, jsou dopravci. Ti na základě smluv s objednateli, v tomto případě s Pardubickým krajem, zajišťují provoz spojů veřejné dopravy.

Jak již bylo zmíněno výše, v následujících oddílech jsou detailně zpracovány návrhy na obě možná řešení, tedy na rozšíření počtu spojů, jednak prostřednictvím autobusové dopravy a jednak spoji železniční dopravy, která byla v tomto oddíle nastíněna.

3.2 Autobusová doprava

Pro navýšení počtu spojů o víkendech na šest párů, to znamená v rozsahu dvanácti hodin v průběhu dne v dvouhodinových intervalech, pomocí autobusové dopravy na lince 660553 bude nutné zajištění dalšího vozidla a řidiče.

V analytické části je zmíněno, že linka 660553 obsluhuje trasu z Pardubic až do Rychnova nad Kněžnou přes Holice a Borohrádek. Pro zajištění kvalitního spojení je nutné, aby nově zavedené spoje jezdily minimálně po úseku trasy z Pardubic do Borohrádku a zpět, aby bylo zajištěno spojení s Pardubicemi, kam míří podle dotazníkového šetření nejvíce cestujících. Případné spojení až do Rychnova nad Kněžnou by bylo nutné projednat s Královéhradeckým krajem, na jehož území se část trasy linky z Borohrádku do Rychnova nad Kněžnou nachází. Komunikace s Královéhradeckým krajem bude však zřejmě nutná také u spojení pouze v úseku z Pardubic do Holic a Borohrádku, jelikož město Borohrádek se nachází na území Královéhradeckého kraje.

Pro zachování přehlednosti jízdního řádu by byly vhodné takové časové polohy spojů, aby doplnily současný čtyřhodinový interval mezi spoji na dvouhodinový ve stejných minutových polohách.

Zavedení nových tří párů autobusových spojů by zejména přispělo ke zlepšení dopravní obslužnosti města Borohrádek ve směru na Holice a do Pardubic, jelikož město Holice je i o víkendech obsluhováno devíti páry vlakových spojů.

Je ovšem také nutno připomenout, že autobusová linka 660553 na své trase z Pardubic do Holic a Borohrádku, respektive Rychnova nad Kněžnou obsluhuje další města, městské části a obce a nejedná se tak pouze o obsluhu Borohrádku a Holic.

Význam autobusového spojení zmiňoval také místostarosta Holic v expertním rozhovoru, kde uvedl, že za důležité považuje to, že tato autobusová linka obsluhuje také několik městských částí Holic.

Zvýšení počtu autobusových spojů na předmětném úseku Holice – Borohrádek a opačně, se spojením až do a z Pardubic, by pomohlo nahradit zrušené vlakové spoje po zastavení provozu na trati Moravany – Borohrádek v úseku Holice – Borohrádek v červnu roku 2018.

V následující Tabulce číslo 10 jsou zobrazeny stávající víkendové autobusové spoje na úseku z Pardubic do Holic a Borohrádku. Pro přehlednost jsou v tabulce uvedeny pouze vybrané zastávky a časové polohy spojů v nich. Stejně tak tomu bude i v následujících tabulkách.

Tabulka 10 Současné víkendové spoje na trase (Pardubice) – Holice – Borohrádek

název zastávky	časové polohy spojů na zastávkách		
Pardubice, aut. nádr.	10:10	14:10	18:10
Holice, aut. nádr.	10:46	14:46	18:46
Borohrádek, aut. st.	11:03	15:03	19:03

Zdroj: IDOS.cz (2020)

Tabulka číslo 11 představuje návrh na víkendová spojení na trase z Pardubic do Holic a Borohrádku. V tabulce jsou obsažena také již stávající spojení, která jsou samostatně zobrazena rovněž v Tabulce číslo 10, která slouží zejména pro porovnání současného stavu a návrhu na rozšíření počtu spojů.

Tabulka 11 Návrh víkendových spojů na trase (Pardubice) – Holice – Borohrádek

název zastávky	časové polohy spojů na zastávkách					
Pardubice, aut. nádr.	8:10	10:10	12:10	14:10	16:10	18:10
Holice, aut. nádr.	8:46	10:46	12:46	14:46	16:46	18:46
Borohrádek aut. st.	9:03	11:03	13:03	15:03	17:03	19:03

Zdroj: IDOS.cz (2020), návrh autora

Podobně jako předchozí tabulky zobrazuje Tabulka číslo 12 stávající časové polohy víkendových spojů na trase z Borohrádku do Holic a Pardubic. Následující Tabulka číslo 13 představuje pak návrh na víkendová spojení na trase Borohrádek – Holice – Pardubice.

Tabulka 12 Současné víkendové spoje na trase Borohrádek – Holice – (Pardubice)

název zastávky	časové polohy spojů na zastávkách		
Borohrádek, aut. st.	8:53	12:53	16:53
Holice, aut. nádr.	9:17	13:17	17:17
Pardubice, aut. nádr.	9:55	13:55	17:55

Zdroj: IDOS.cz (2020)

V návrhu, v Tabulce číslo 13, jsou zobrazeny stávající i nově navržené spoje. Jedná se o šest párů spojů, které vytváří v průběhu dne dvouhodinový interval. Tabulka číslo 12 slouží také k porovnání s Tabulkou číslo 13, kde je jasně patrná změna v počtu spojů a také že byly zachovány stávající časové polohy spojů, což je důležité zejména pro přehlednost jízdních řádů a přispívá k lepší orientaci cestujících. Stejně tak je tomu také v opačném směru, který je zobrazen v předchozích tabulkách (viz Tabulka číslo 10 a Tabulka číslo 11).

Tabulka 13 Návrh víkendových spojů na trase Borohrádek – Holice – (Pardubice)

název zastávky	časové polohy spojů na zastávkách					
Borohrádek, aut. st.	8:53	10:53	12:53	14:53	16:53	18:53
Holice, aut. nádr.	9:17	11:17	13:17	15:17	17:17	19:17
Pardubice, aut. nádr.	9:55	11:55	13:55	15:55	17:55	19:55

Zdroj: IDOS.cz (2020), návrh autora

Tři nově zavedené páry autobusových spojů by bylo možné obsloužit jediným autobusem, stejně jak je tomu u stávajících tří párů spojů. Tento model je možné uplatnit u trasy pouze v úseku Pardubice – Borohrádek a opačně nebo také u celé trasy z Pardubic až do Rychnova nad Kněžnou a zpět. V případě spojení jen na úseku Pardubice – Borohrádek a opačně by existoval delší prostoj autobusu v Borohrádku.

Autobusové spojení ve smyslu typu dopravního prostředku považovali za vyhovující všichni zástupci obcí, kteří se vyjádřili k dané problematice spojení měst Holice a Borohrádek, respektive dalších okolních obcí. S počtem spojů pak nebyli spokojeni zástupci města Borohrádek.

Při zavedení tří nových párů autobusových spojů v úseku Pardubice – Holice – Borohrádek by při počtu 52 týdnů v roce činila roční ujetá vzdálenost 19344 kilometrů. Jedná se o přibližný výpočet, jelikož jízdní řády mají platnost od prosince jednoho roku do prosince roku následujícího a také záleží na nastavení dopravy ve dnech, na které připadá státní svátek. Pokud by zájem projevil také Královéhradecký kraj a nově zavedené spoje by stejně jako v současné době provozované spoje zajišťovaly spojení z Pardubic přes Holice a Borohrádek až do Rychnova nad Kněžnou, činila by roční ujetá vzdálenost 33696 kilometrů. Vzdálenosti byly zjištěny přes vyhledávač spojení idos.cz (IDOS.cz, 2020), kde vzdálenost z Pardubic do Borohrádku činí 31 kilometrů a vzdálenost z Pardubic do Rychnova nad Kněžnou 54 kilometrů.

3.3 Železniční doprava

Spojení měst Holice a Borohrádek je v současné době zajišťováno pouze autobusovými spoji, ačkoliv obě města leží na stejné železniční trati. Jak již bylo zmiňováno v analytické části práce, provoz na tomto předmětném úseku byl zastaven v červnu roku 2018.

Provoz byl zastaven na základě rozhodnutí Pardubického kraje a odůvodněn nízkou vytížeností spojů (viz také pododdíl 2.4.2). Na základě dat poskytnutých Pardubickým krajem

(viz Tabulka číslo 6 a Tabulka číslo 7) lze vidět, že víkendová obsazenost jak autobusových, tak vlakových spojů byla obdobná. Je nezbytné také připomenout, že vlakové spoje o víkendech z Borohrádku neměly zajištěny vhodné přípoje ve stanici Holice dále směrem na Moravany, čímž nebylo zajištěno spojení dále na Pardubice.

Co se týká dopravy ve všedních dnech, je místo vlakového spojení nastaven koncept dvouhodinového intervalu autobusové linky 660553 z Pardubic do Holic a Borohrádku, doplněn linkou 650612 z Holic do Borohrádku, respektive Horního Jelení. Toto spojení bylo v rámci expertních rozhovorů označeno všemi zástupci, tedy z Holic, Borohrádku i Čermné nad Orlicí, jako více či méně vyhovující. Z tohoto důvodu bude návrh zaměřen především na víkendové spojení.

Narozdíl od spojení ve všedních dnech, kdy je na trati Moravany – Holice zajišťováno 16 párů vlakových spojů, je o víkendu zajištěno devět párů vlakových spojů. Zavedení železniční dopravy ve všední dny by vyžadovalo potřebu dalšího motorového vozu či jiné vlakové soupravy. O víkendu je možné využít prostoj motorového vozu ve stanici Holice k jízdě do Borohrádku a zpět a zajistit tak lepší dopravní dostupnost.

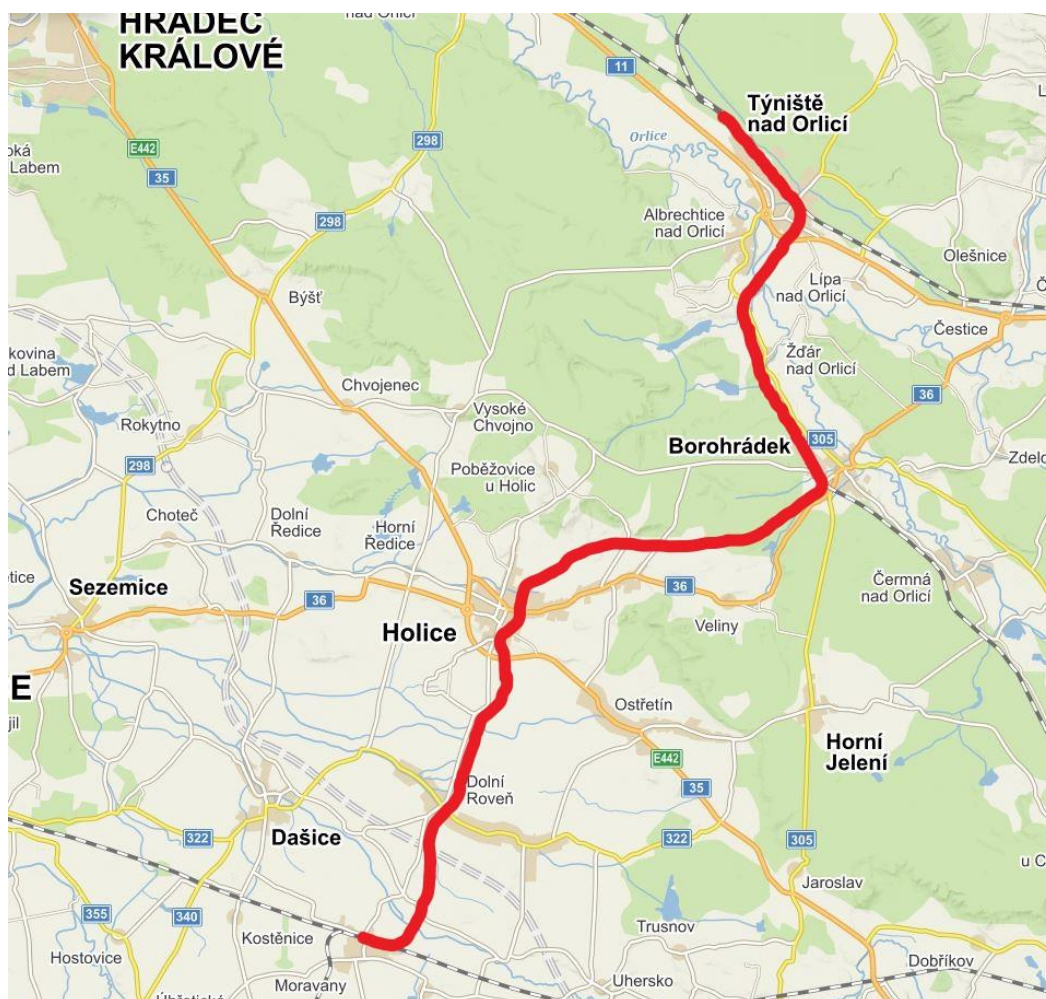
V dotazníkovém šetření se jako cíl cest respondentů po základních odpovědích, jako je lékař, nákup, práce či škola, objevily zhruba v 17 % odpovědi jako je výlet či návštěva rodiny a přátel. Právě na tuto skupinu cestujících, kteří možná ani ve všedních dnech veřejnou dopravu nevyužívají, může zacílit vhodná nabídka víkendových spojení. Tato spojení budou moci využít právě pro cesty na výlety či k návštěvě přátel, rodiny a známých. Hodno připomenout, že přes 54 % dotazovaných uvedlo, že veřejnou hromadnou dopravu využívají proto, že nemají jinou možnost. Bylo by proto vhodné nabídnout takovou veřejnou dopravu, kterou budou chtít lidé využívat pro její klady a přínosy a nejen proto, že jim nic jiného nezbývá.

Jak je již uvedeno v oddílu 3.2., znovuzavedení železniční dopravy má oporu v odpovědích z dotazníkového šetření. 71,6 % dotazovaných by přivítalo obnovení provozu a největší počet dotazovaných, 33,2 %, uvedlo, že by tyto spoje využívali k nepravdělným cestám. Z tohoto výsledku je možné usuzovat, že znovuoobnovení provozu na úseku Holice – Borohrádek má smysl právě zejména o víkendech, nikoliv na každodenní provoz.

Samotné obnovení provozu, zavedení několika párů spojů, bez jasné koordinace by nemělo smysl. Nastala by situace podobná té z prosince roku 2014, kdy na základě politického rozhodnutí byly zavedeny spoje bez návazností a jasného konceptu. Možná právě proto došlo v červnu roku 2018 k zastavení provozu nejenom na úseku Holice – Borohrádek na trati Moravany – Borohrádek, jež je předmětem práce.

Také z dotazníkového šetření jasně vyplývá, a již byl tento údaj také uváděn, že pro cestující je u železniční dopravy zásadní právě návaznost na jiné spoje. Nemá smysl provozovat izolované spoje, zvláště pak ne na regionální trati s nízkým počtem zastávek a krátkou vzdáleností, jako je tomu u trati Moravany – Borohrádek, respektive u úseku Holice – Borohrádek.

V rámci expertních rozhovorů se zástupci města Borohrádek a obce Čermná nad Orlicí vyslovili pro obnovení provozu na úseku Holice – Borohrádek na trati Moravany – Borohrádek. Ne ovšem za každou cenu. Zástupci města Borohrádek navrhovali prodloužení spojů z Holice, respektive Moravan až do Týniště nad Orlicí (viz Obrázek číslo 17). Myšlenka je celkem jasná a možná by vedla k vyšší obsazenosti spojů, jelikož by byla spojena významnější sídla přímým spojením. Nicméně vzhledem k tomu, že se jedná o mezikrajské spojení a že na trati z Chocně směrem na Týniště nad Orlicí, která prochází také přes Borohrádek, jsou provozovány vlaky již v jistém konceptu, a ještě většinou v elektrické trakci, je takový návrh v podstatě při dnešní situaci nerealizovatelný.



Obrázek 17 Návrh obce Borohrádek na zavedení spojů Moravany – Týniště nad Orlicí (mapy.cz, 2020c; upraveno autorem)

Zmiňována byla také finanční otázka a je zřejmé, že Pardubický kraj by o financování takové linky zájem s největší pravděpodobností neprojevil. Starosta obce Čermná nad Orlicí zmiňoval při obnovení provozu nutnost návazností spojů, stejně tak jako vyplynulo z dotazníkového šetření. Bez návaznosti vlakových spojů nemá obnovení železniční dopravy smysl. Město Holice nemá zájem o obnovení železničního spojení, současnou situaci považují za vyhovující.

Samotný návrh na znovuzavedení spojů železniční dopravy by měl, stejně jako u návrhu na zvýšení počtu spojů u autobusové dopravy, přinést cestujícím vyšší komfort a nabídnout spoje ve vhodných časových polohách. Proto návrh obsahuje zavedení tří párů osobních vlaků, které budou koncipovány jako prodloužení již stávajících spojů. Bude se jednat o spoje v takových časech, aby přibližně doplnily interval autobusů na lince 660553 na dvouhodinový.

V Tabulce číslo 14 jsou uvedeny spoje ve směru z Moravan, respektive Holic, které by nově zajížděly o víkendech až do Borohrádku. V Borohrádku by byl přibližně hodinový prostoj a potom by se vlak vracel do Holic a Moravan, opět v úseku z Holic do Moravan jako již dnes existující osobní vlak. Vlaky ve směru z Borohrádku do Holic, respektive Moravan jsou uvedeny v Tabulce číslo 15.

Tabulka 14 Návrh víkendových vlakových spojů na úseku Holice – Borohrádek

železniční stanice či zastávka	číslo vlaku z platného jízdního řádu		
	25340	25344	25352
Moravany	9:03	13:03	17:03
Holice (příjezd)	9:15	13:15	17:15
Holice (odjezd)	9:20	13:20	17:20
Holice zastávka	9:25	13:25	17:25
Borohrádek	9:31	13:31	17:31

Zdroj: Správa železnic (2019b), návrh autora

V Tabulce číslo 14 jsou pro přehlednost zobrazeny pouze vybrané zastávky či stanice, zejména pak řešený úsek Holice – Borohrádek, který je pro účely práce předmětný. Stejně tak tomu je v Tabulce číslo 15, jenom pro opačný úsek, tedy z Borohrádku ve směru Holice, respektive Moravany.

Tabulka 15 Návrh víkendových vlakových spojů na úseku Borohrádek – Holice

železniční stanice či zastávka	číslo vlaku z platného jízdního řádu		
	25341	25347	25355
Borohrádek	10:26	14:26	18:26
Holice zastávka	10:32	14:32	18:32
Holice (příjezd)	10:37	14:37	18:37
Holice (odjezd)	10:42	14:42	18:42
Moravany	10:54	14:54	18:54

Zdroj: Správa železnic (2019b), návrh autora

Důležitým aspektem těchto nově zavedených vlakových spojů je to, že cestující nemusí přestupovat v Holicích, jako tomu bylo před zastavením provozu v červnu roku 2018. Navíc v Moravanech jsou zajištěny vhodné přestupní časy na vlaky ve směru do Pardubic i na opačný směr, ve směru na Choceň. Jak vyplývá z jízdního řádu pro rok 2020 (Správa železnic, 2019d), přestupní časy ve stanici Moravany se pohybují přibližně okolo pěti minut.

Nabízí se tak přijatelné spojení měst Borohrádek a Holice, ale také vhodné spojení s Pardubicemi, které byly v dotazníkovém šetření respondenty zmiňovány jako nejčastější cíl jejich cest. Bylo již zmíněno, že nově zavedené vlakové spoje jsou v takových časových polohách, aby doplnily autobusové spoje přibližně do dvouhodinového intervalu mezi spoji. Nabídka spojení autobusy i nově zavedenými vlakovými spoji mezi Borohrádkem, Holicemi a Pardubicemi je zobrazena v Tabulce číslo 16 a pro opačný směr v Tabulce číslo 17.

Tabulka 16 Spojení Borohrádek – Holice – (Pardubice) autobusy a vlaky

název obce	typ dopravního prostředku					
	autobus	vlak	autobus	vlak	autobus	vlak
Borohrádek	8:53	10:26	12:53	14:26	16:53	18:26
Holice	9:17	10:42	13:17	14:42	17:17	18:42
Pardubice	9:55	11:17	13:55	15:17	17:55	19:17

Zdroj: IDOS.cz (2020), návrh autora

U vlakových spojů zobrazených v Tabulce číslo 16 i v Tabulce číslo 17 je nutný přestup ve stanici Moravany. Časy odjezdů, respektive příjezdů, zobrazené v Tabulce číslo 16 i v Tabulce číslo 17, jsou pro autobusy z autobusových nádraží či autobusových stanic v daných městech a pro vlaky z vlakových nádraží. Pro přehlednost jsou uvedeny pouze města Borohrádek a Holice jakožto předmět práce a Pardubice jako hlavní cíl cest respondentů. Bez návaznosti spojů na Pardubice by obnova spojení či navyšování spojů nemělo smysl. Autobusové spoje uvedené v Tabulce číslo 16 a v Tabulce číslo 17 jsou v provozu již v dnešní době.

Tabulka 17 Spojení (Pardubice) – Holice – Borohrádek autobusy a vlaky

název obce	typ dopravního prostředku					
	vlak	autobus	vlak	autobus	vlak	autobus
Pardubice	8:46	10:10	12:46	14:10	16:46	18:10
Holice	9:20	10:46	13:20	14:46	17:20	18:46
Borohrádek	9:31	11:03	13:31	15:03	17:31	19:03

Zdroj: IDOS.cz (2020), návrh autora

Jízdní doba nově, respektive znovu zavedených vlakových spojů, byla konstruována na základě jízdních řádů z minulých let (viz Obrázek číslo 4), kdy byl ještě úsek Holice – Borohrádek na železniční trati Moravany – Borohrádek obsluhován vlaky osobní dopravy. Na základě informací Správy železnic (Správa železnic, 2019e) bylo zjištěno, že tato železniční trať je provozována na základě předpisu D3, což je podle Správy železniční dopravní cesty (2017b) Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy. Tento způsob řízení dopravy klade specifické nároky na lokomotivní, respektive vlakové čety a podle toho byly také navrženy časové polohy spojů. Jedná se o pětiminutový pobyt vlakových spojů ve stanici Holice, který i na základě minulých jízdních řádů je nutný pro dopravní účely.

Oběhy vlakových souprav, respektive v tomto případě motorového vozu, by byly řešeny následovně (viz rovněž Tabulka číslo 18). Motorový vůz z osobního vlaku číslo 25340 by ve stanici Borohrádek přešel na osobní vlak číslo 25341, z osobního vlaku číslo 25344 na osobní vlak číslo 25347 a z osobního vlaku číslo 25352 na osobní vlak číslo 25355. V opačném směru, tedy z Moravan ve směru na Holice a Borohrádek jsou řešeny již v dnešní době, jelikož na tomto úseku je železniční doprava provozována.

Tabulka 18 Oběhy motorového vozu na trase Moravany – Holice – Borohrádek

číslo vlaku	přešel z vlaku	přechází na vlak
25340	25045	25341
25344	25343	25347
25352	25351	25355
25341	25340	25342
25347	25344	25348
25355	25352	25356

Zdroj: Želpage (2019), upraveno autorem

Jako argumenty pro obnovení spojů železniční dopravy je možno uvést například možnost cestování pasažérů s koly, více prostoru pro dětské kočárky a v neposlední řadě také v dnešní době aktuální téma dopadů dopravy na životní prostředí. Srovnání a uvedení výhod a nevýhod bylo již provedeno v teoretické části práce. Je však vhodné připomenout, jak je uvedeno v pododdíle 1.2.2, že energetické efektivnosti motorového vozu řady 810

s modernizovaným motorem oproti autobusu je dosaženo již při obsazenosti 12 cestujícími. Takovéto obsazenosti by mělo být při vhodném konceptu nastavení dopravy dosaženo, jelikož ještě před zastavením provozu v červnu roku 2018 cestovalo vlaky na úseku Holice – Borohrádek obdobné množství cestujících (viz Tabulka číslo 7) a to i přes nevyhovující koncept dopravy s dlouhými přestupními časy (viz Obrázek číslo 5).

Při zavedení třech párů vlakových spojů o víkendech na obnoveném úseku Holice – Borohrádek při počtu 52 týdnů v roce by roční ujetá vzdálenost činila 5616 vlakokilometrů. Pro výpočet ujetých kilometrů byla použita kilometrická vzdálenost stanic Holice a Borohrádek z jízdního řádu pro rok 2018 (viz Obrázek číslo 4). Jedná se o přibližný údaj, jelikož roční jízdní řády platí od prosince jednoho roku do prosince dalšího roku. Dále záleží také na nastavení konceptu dopravy ve dnech, na které připadá státní svátek.

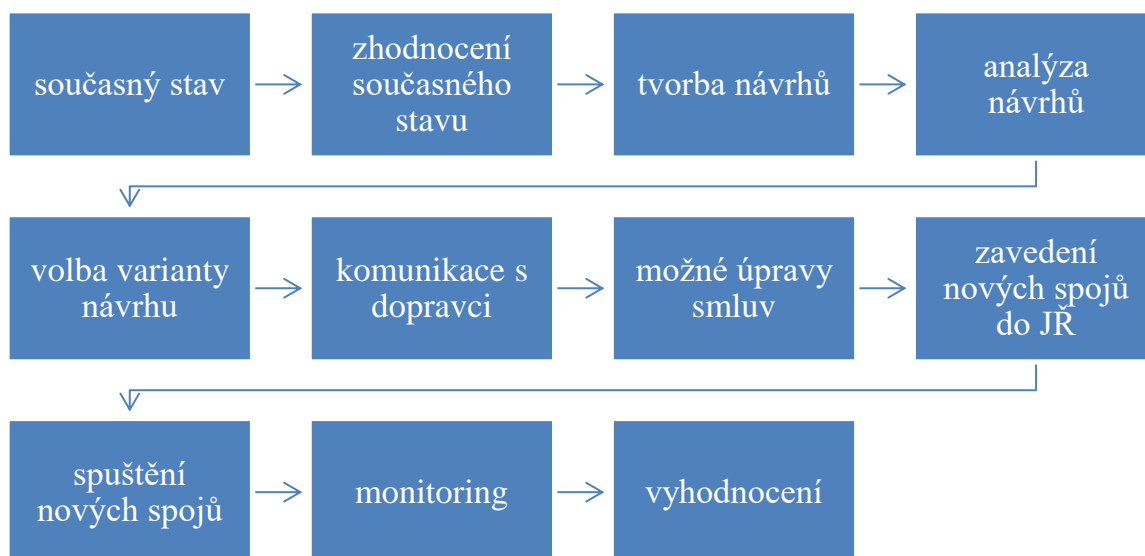
Ohledně znovuzavedení vlakových spojů bude zřejmě také důležitá finanční otázka, jelikož Pardubický kraj odůvodňoval zastavení dopravy také tím, že financoval spojení do Borohrádku, který se nachází na území Královéhradeckého kraje (viz pododdíl 2.4.2). Bude proto pravděpodobně nezbytná komunikace s Královéhradeckým krajem, jak již bylo zmíněno také u autobusové dopravy v předešlém oddíle.

3.4 Možný postup zavedení

Zavedení veškerých změn vyžaduje důkladnou přípravu. Příprava nejenom samotné realizace návrhu, v tomto případě zvýšení počtu spojů, ale také příprava systému, informování cestujících, zajištění vozidel, obsluhujícího personálu a další. Změnu by bylo vhodné provést k datu změn jízdních řádů, které se mění v prosinci každého roku.

S postupem zavedení a s přípravou veškerých potřebných náležitostí souvisí také komunikace se všemi zainteresovanými stranami, které byly již zmiňovány a jsou zobrazeny na Obrázku číslo 16.

Jednotlivé činnosti postupu zavedení v rámci samotné tvorby návrhů, jejich přípravy na realizaci včetně zajištění komunikace s dopravci až po spuštění nových spojů a následného monitoringu pro získání zpětné vazby jsou zobrazeny na následujícím schématu (viz Obrázek číslo 18).



Obrázek 18 Možný postup zavedení nových spojů (autor)

Tvorba návrhů byla představena v této kapitole, stejně tak jako jejich základní analýza. Pod ní je možno si představit popis jednotlivých variant, typ dopravního prostředku, časové polohy spojů, či návaznosti. Volba, či zhodnocení jednotlivých variant bude provedeno v poslední kapitole této práce. Následující kroky budou již záležet primárně na objednateli, kterým je v tomto případě Pardubický kraj. Pokud se Pardubický kraj rozhodne pro nějakou z variant, bude nutné, aby komunikoval s dopravci o zajištění nově zavedených spojů. V případě vlakových spojů se jedná o společnost České dráhy, a.s. (Správa železnic, 2019d) a v případě autobusových spojů o společnost ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s. z koncernu ICOM Transport, a.s. (IDOS.cz, 2020; ICOM, ©2012a). Právě společnost České dráhy, a.s. provozuje v dnešní době vlakové spoje na úseku z Moravan do Holic na trati Moravany – Borohrádek. Společnost ČSAD Ústí nad Orlicí, a.s. zajišťuje provoz autobusových spojů na lince 660553. Následně po rozhovorech s dopravci může dojít k podpisu smlouvy, respektive k úpravám smluv stávajících. K rozhodnému datu bude nutné zavedení nových spojů do jízdních řádů a od daného data spuštění provozu nových spojů. Po těchto krocích bude nezbytné provádění monitoringu nových spojů, zejména co se týče jejich využívání ze strany cestujících. V úvahu by mohla připadnout i nějaká forma dopravních průzkumů či sčítání v terénu. Posledním krokem by po určité době by mělo být vyhodnocení nově zavedených spojů. Je ovšem nutné vzít v potaz, že cestující si na změny zvykají pomalu a výsledek změn v dopravě se nemusí dostavit ihned. Důležité je také poznamenat, že dílčím vyhodnocením

dané situace proces nekončí. Hodnocení by mělo být periodické a při zjištění změn by mělo dojít také ke změnám ve fungujícím systému.

Oba návrhy, ať již na posílení autobusové dopravy či na znovuzavedení železniční dopravy, si kladou za cíl nabídnout cestujícím kvalitnější veřejnou dopravu s lepší časovou dostupností. Návrhy vychází z analýzy současného stavu a také z výsledků dotazníkového šetření a expertních rozhovorů.

4 ZHODNOCENÍ NÁVRHU

Následující kapitola bude zaměřena na zhodnocení návrhů popsaných v předešlé kapitole této práce. Zhodnocení bude provedeno pomocí několika kritérií, která budou definována v oddíle 4.1. Zhodnocení návrhů je velmi důležitou součástí každého zpracovávaného problému, jelikož po zhodnocení jednotlivých návrhů bude zvoleno konečné řešení. Zhodnocení návrhu, jako jeden z kroků, je také zmiňováno v možném postupu zavedení, který je uveden v předchozí kapitole práce.

4.1 Kritéria pro zhodnocení návrhu

Kritéria, podle kterých budou návrhy hodnoceny, je možné rozdělit podle typu. Část kritérií zároveň tvoří základní pilíře udržitelného rozvoje, který na základě definice ze Světového summitu k udržitelnému rozvoji v Johannesburgu popisuje také Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky (2002). Jedná se o kritéria ekonomická, sociální a environmentální. Dále budou také použita kritéria dopravně-provozní, která právě souvisí s dopravními a přepravními procesy a náleží tak k tématu zpracovávanému v této práci.

Podle Pticy (2011), Olivkové (2011), Zitrického, Gašparíka a Pečeného (2015), a na základě konzultace s představiteli Odboru dopravy a silničního hospodářství Pardubického kraje jsou kritéria následující:

- ekonomická,
 - náklady pro objednatele,
 - jízdné pro cestující,
- sociální,
 - dostupnost zastávek,
 - přístupnost zastávek,
 - pravidelnost spojů (dostupnost v čase),
 - komfort cestování,
- environmentální
 - dopad na životní prostředí,
 - dopad na lidské zdraví,
- dopravně-provozní,
 - cestovní čas,
 - bezpečnost dopravy,
 - přípojné spoje,

- dopad na dopravní systém,
- informace pro cestující.

Je zřejmé, že některá z kritérií zasahují do několika typů. Například oblast dostupnosti a přístupnosti zastávek zasahuje do sociální oblasti z důvodu přístupnosti pro všechny obyvatele, ale také do dopravně-provozní oblasti, jelikož se jedná o součást dopravní infrastruktury. Na samotné hodnocení však rozdělení kritérií do jednotlivých typů nemá vliv. V Tabulce číslo 19 je popsána stručná charakteristika jednotlivých kritérií.

Tabulka 19 Kritéria pro hodnocení návrhu a jejich charakteristika

Kritérium	Stručná charakteristika kritéria
náklady pro objednatele	výpočet nákladovosti návrhu z pohledu objednatele na roční období
jízdné pro cestující	cena jízdného, druhy jízdného, jízdné na komerčním principu dopravce
dostupnost zastávek	vzdálenost zastávek od obydlí či obcí
přístupnost zastávek	zaměřeno také na osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace
pravidelnost spojů (dostupnost v čase)	časové polohy spojů, minutové polohy spojů, intervaly mezi spoji
komfort cestování	nabízená vozidla a jejich kvalitativní parametry, kapacita vozidel
dopad na životní prostředí	emise vozidel, hluk, prach, vibrace
dopad na lidské zdraví	emise vozidel, hluk, prach, vibrace
cestovní čas	z pohledu cestujících čas strávený v dopravním prostředku
bezpečnost dopravy	posouzení bezpečnosti provozu
přípojné spoje	konektivita, vazba na individuální automobilovou dopravu, parkování automobilů, uložení jízdních kol
dopad na dopravní systém	vliv zavedení spojů na stávající dopravu – kongesce, kapacita tratí
informace pro cestující	možnost získání informací cestujícími, informovanost cestujících ve vozidle

Zdroj: Pticina (2011), Olivková (2011), Zitrický, Gašparík a Pečený (2015), konzultace s představiteli Odboru dopravy a silničního hospodářství Pardubického kraje a autor

Zhodnocení bude podle výše zmíněných kritérií a jejich charakteristik provedeno zvlášť pro každý návrh. Bude tedy zvlášť zhodnocen návrh na zavedení autobusových spojů a zvlášť návrh na částečné znovuzavedení vlakových spojů.

4.2 Autobusová doprava

Na základě návrhu ze třetí kapitoly práce mohou být pro zlepšení dopravní obslužnosti na úseku Holice – Borohrádek s vhodným spojením do Pardubic zavedeny o víkendu tři páry autobusových spojů.

Podle výpočtu, který byl proveden v předchozí kapitole této práce, by nově zavedené autobusové spoje za jeden rok na trase z Pardubic přes Holice do Borohrádku ujely vzdálenost 19344 km. Na základě dat získaných z Odboru dopravy a silničního hospodářství Pardubického kraje (viz pododdíl 2.4.1) činila cena proplácená dopravci ČSAD Ústí nad Orlicí z koncernu ICOM, který provoz na lince 660553 zajišťuje, v roce 2019 za jeden ujetý kilometr 33,51 Kč. **Náklady pro objednatele** by tedy v případě zavedení tří párů víkendových autobusových spojů v úseku z Pardubic přes Holice do Borohrádku činily po zaokrouhlení 648 217 Kč za rok. Pokud by se objednatel, v tomto případě Pardubický kraj, dohodl společně s Královéhradeckým krajem na zavedení nových spojů po trase stávajících spojů až do Rychnova nad Kněžnou, činila by podle výpočtu ze třetí kapitoly práce roční ujetá vzdálenost 33696 km. Roční náklady by poté pro celou trasu představovaly po zaokrouhlení částku 1 129 153 Kč.

Jízdné pro cestující ve všech spojích regionální dopravy a v některých spojích dálkové dopravy v závazku veřejné služby je určeno na základě tarifu integrovaného dopravního systému Královéhradeckého a Pardubického kraje IREDO, jak již bylo zmiňováno v oddíle 2.2. V autobusových spojích na území kraje není jiné jízdné poskytováno. Ceny obyčejného jízdného na vybraných relacích jsou zobrazeny v Tabulce číslo 20.

Tabulka 20 Ceny jízdného v autobusech na trase Borohrádek – Holice – (Pardubice)

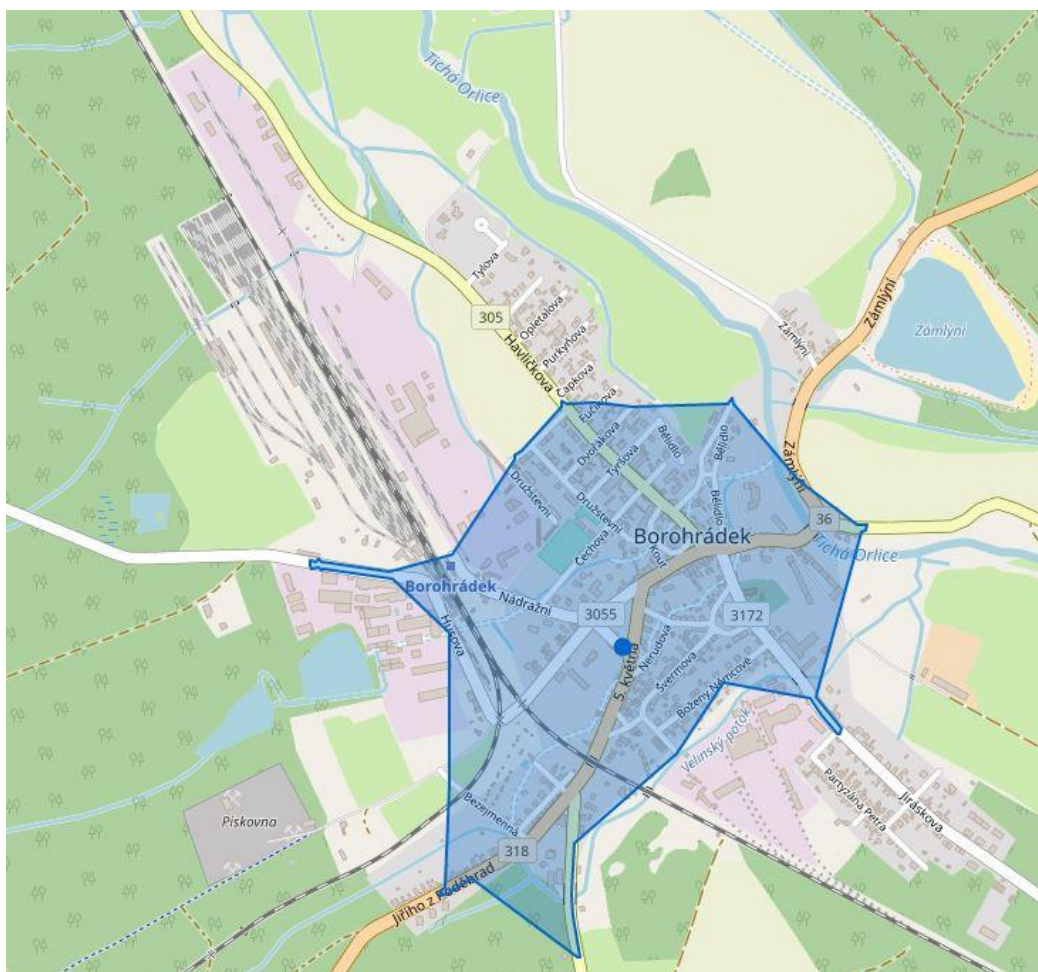
výchozí zastávka	cílová zastávka	cena jízdného
Borohrádek, aut.st.	Holice, aut. nádr.	24 Kč
Borohrádek, aut. st.	Pardubice, aut. nádr.	54 Kč
Holice, aut. nádr.	Pardubice, aut. nádr.	32 Kč

Zdroj: IREDO (2019a), IREDO (2019b)

Podle OREDO (2019) nabízí tarif IREDO také 30denní a 90denní jízdné a rovněž skupinové síťové jízdenky s platností v celém systému IREDO. Cestující mají možnost si pořídit čipovou kartu, při jejímž používání mají jednoduché jízdenky o 2 Kč až 8 Kč levnější (OREDO, 2019).

Mezi výhody autobusového spojení byla zejména zástupci města Holice zmiňována **dostupnost zastávek**. Linka 660553 obsluhuje mimo samotná města Borohrádek a Holice také několik městských částí Holic. Mimo oblast, na kterou se zaměřuje práce, obsluhuje linka také další obce. Podle ČVUT (2016) je pro města od 1000 do 10000 obyvatel standard dostupnosti zastávky hromadné dopravy v rozmezí od 600 metrů do 700 metrů. Do těchto zastávek se podle ČVUT (2016) nezapočítávají zastávky výhradně s účelovými spoji, to znamená například do škol či jistých pracovišť. Pro zjištění časové dostupnosti se podle

ČVUT (2016) uvažuje rychlost chůze 4 km/h. Jelikož město Borohrádek i město Holice spadají do kategorií měst s počtem obyvatel od 1000 do 10000, tak je možné určit časovou dostupnost ze standardu dostupnosti a rychlosti chůze na hodnotu 10 minut. Podle aplikace na tvorbu izochron (Free Travel Time Map, 2020) není v časové dostupnosti 10 minut při rychlosti chůze 4 km/h pokryto celé území města Borohrádek. Jedná se zejména o okrajové části města – například část ulice Havlíčkova či Jiráskova. Jako cílová místa pro tvorbu izochron byly použity autobusové zastávky Borohrádek, aut.st. (viz Obrázek číslo 19) a Borohrádek, žel. st. (viz Příloha B). Na základě výsledků z tvorby izochron pomocí Free Travel Time Map (2020) je možné uvést, že pomocí autobusových zastávek Holice, aut. nádr (viz Příloha C); Holice, Na Trandě (viz Příloha D); Holice, Staroholická (viz Příloha E); Holice, Dětský domov (viz Příloha F); Holice, školka (viz Příloha G); Holice, K Zastávce (viz Příloha H); Veliny, ZD (viz Příloha CH); Veliny, u školy (viz Příloha I) a Veliny, hřbitov (viz Příloha J) je časovou dostupností pokryta většina území samotného města Holice, vyjma jižních a severních okrajových částí. Pokryty časovou dostupností jsou také městské části Staré Holice a Veliny, ale není pokryta městská část Koudelka.



Obrázek 19 Izochrony Borohrádek, aut. st. (Free Travel Time Map, 2020, upraveno autorem)

Přístupnost zastávek je pro účely práce chápána jako řešení zastávek i pro cestující se sníženou schopností pohybu nebo orientace. V prostředí regionální autobusové dopravy se jedná především o bezbariérovost zastávek. Na trase linky 660553 z Borohrádku do Holic a také až do Pardubic se podle jízdních řádů (Jízdní řády, 2020) žádné bezbariérové zastávky nenachází. Na Obrázku číslo 20 je fotografie autobusové stanice v Borohrádku.



Obrázek 20 Autobusová zastávka Borohrádek, aut.st. (autor, 2019)

Pravidelnost spojů nebo také frekvence spojů, jak uvádí Zitrický, Gašparík a Pečený (2015), může představovat například počet spojů za určitý čas. Drdla (2018) hovoří o tak zvaném integrovaném taktovém jízdním řádu, kde je kladen důraz na stejné minutové polohy spojů během celého dne, které slouží ke snazší zapamatovatelnosti ze strany cestujících. Podle návrhu na zavedení nových autobusových spojů jsou minutové polohy všech spojů po celý den stejné a také shodné s již existujícími spoji (viz Tabulka číslo 11 a Tabulka číslo 13). Stejně tak lze ve zmíněných tabulkách vidět, že spoje jedou ve dvouhodinovém intervalu v rámci celého dne.

Komfort cestování je pro cestující také nepochybně důležitým parametrem, a to také u regionální dopravy. Pod pojem komfort je možné také zařadit možnost přepravy jízdních kol či dětských kočárků a v neposlední řadě také možnost bezbariérového nástupu. Tím tato oblast do jisté míry navazuje na kritérium přístupnosti. Jak již bylo zmiňováno, tak provoz na

lince 660553 zajišťuje společnost ČSAD Ústí nad Orlicí z koncernu ICOM. Podle ICOM (©2012a) zajišťuje dopravce většinu spojů autobusy Mercedes-Benz INTOURO 633.051 a autobusy SETRA LE 415 Business (viz Obrázek číslo 21) (ICOM, ©2012b). Autobusy Mercedes-Benz mají 51 míst k sezení a nejsou nízkopodlažní, na rozdíl od autobusů SETRA, které mají nízkopodlažní přední část a nabízí podle výrobce (SETRA, ©2020) 49 míst k sezení. Přeprava dětských kočárků je v systému IREDO podle Smluvních přepravních podmínek (IREDO, 2019c) povolena, jestliže to dovoluje technické provedení vozidla a jeho obsazenost. Přeprava jízdních kol je umožněna pouze v určených autobusech.



Obrázek 21 Autobus SETRA LE 415 Business společnosti ICOM (Juránek, 2016)

Mezi environmentální kritéria patří **dopad na životní prostředí** a **dopad na lidské zdraví**. Dopady způsobují především negativní externality dopravy, mezi něž Chlaň a Eisenhammerová (2014) řadí například emise, hluk, či nehody. Emise způsobují znečištění ovzduší a představují významné riziko pro lidské zdraví, uvádí Univerzita Karlova (2010). Dále uvádí, že dochází však k poklesu produkovaných emisí jednotlivými vozidly v důsledku limitů danými normami EURO. Podle ICOM (©2012b) disponují autobusy Mercedes-Benz INTOURO 633.051 motory s emisní třídou EURO 5 a podle výrobce SETRA (©2020) autobusy SETRA LE 415 Business disponují motorem s emisní třídou EURO 6. U dopravních nehod kromě dopadů na lidské zdraví jsou podle Univerzity Karlovy (2010) podstatné také

úniky chemických látek, které negativně působí na životní prostředí. Dále uvádí, že nejproblémovější v oblasti dopravních nehod je silniční doprava. K problematice hluku dodává, že dominantním zdrojem hluku je opět silniční doprava.

Cestovní čas představuje pro účely této práce dobu strávenou cestujícími ve vozidle veřejné hromadné dopravy. Jedná se o nepochybně velmi důležitý parametr, zvláště pak v dnešní době. Jelikož nově navržené autobusové spoje jsou navrženy ve stejných časových polohách, jako již spoje stávající, je možné pro srovnání cestovních časů použít v dnešní době platné jízdní řády. Cestovní časy, respektive doby jízdy autobusem z Borohrádku do Holic a z Holic do Pardubic jsou zobrazeny v Tabulce číslo 21.

Tabulka 21 Doby jízdy autobusem na trase Borohrádek – Holic – (Pardubice)

výchozí zastávka	cílová zastávka	doba jízdy
Borohrádek, aut.st.	Holic, aut. nádr.	20 minut
Borohrádek, aut. st.	Pardubice, aut. nádr.	1 hodina 2 minuty
Holic, aut. nádr.	Pardubice, aut. nádr.	38 minut

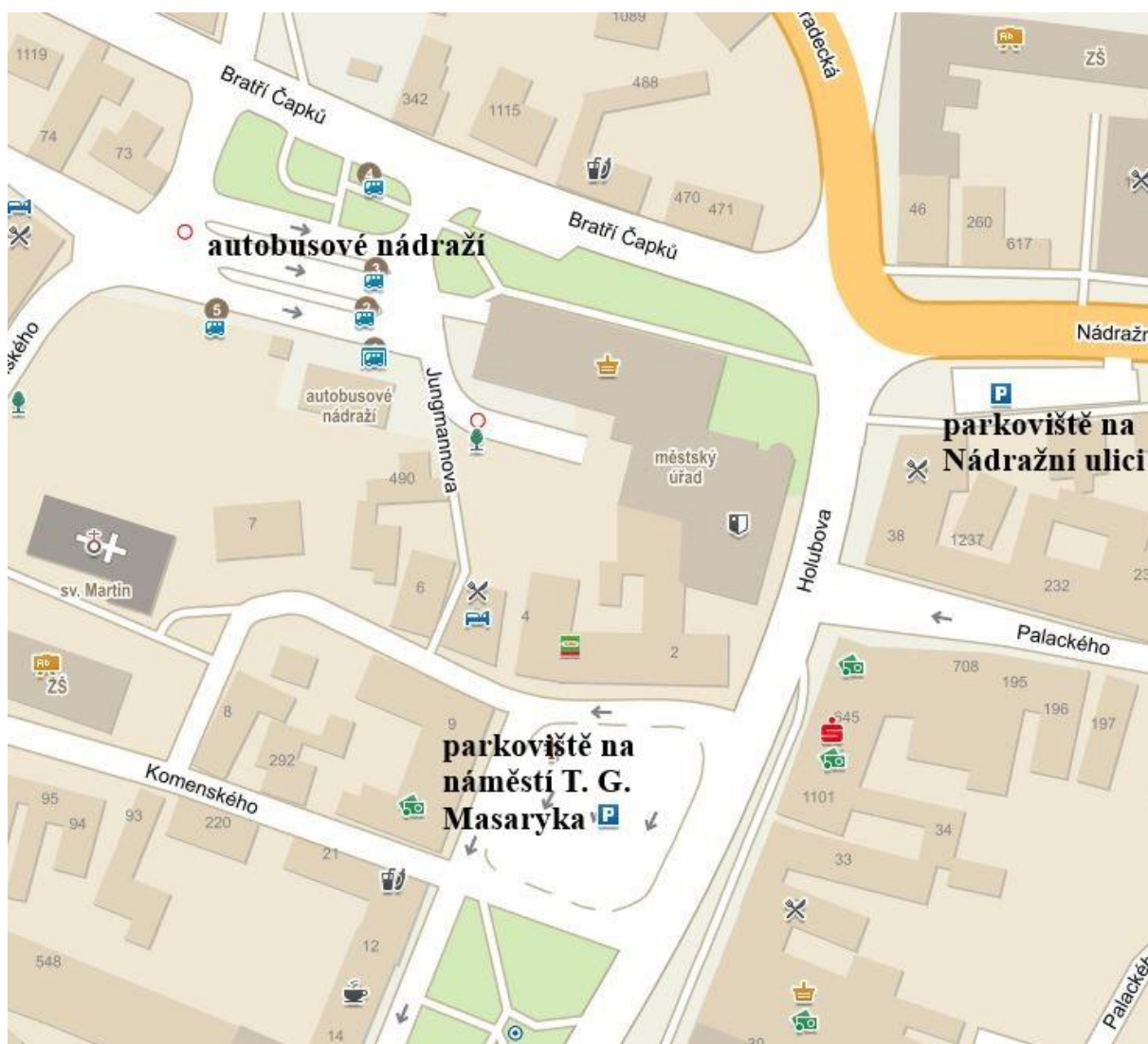
Zdroj: IDOS.cz (2020)

V opačném směru jsou jízdní doby mírně odlišné. Podle vyhledávače spojení idos.cz (IDOS.cz, 2020) je cestovní čas z Holic do Borohrádku linkou 660553 17 minut. Z Pardubic do Holic činí cestovní čas 34 minut a z Pardubic do Borohrádku trvá cesta 53 minut.

Kritérium **bezpečnost dopravy** bylo již naznačeno u kritéria dopadů dopravy na životní prostředí v oblasti dopravních nehod. Univerzita Karlova (2010) uvádí, že na silniční dopravu připadá největší podíl usmrcených a zraněných osob. Nutno však připomenout, že se jedná především o individuální automobilovou dopravu. Dále také zmiňují, že bezpečnost dopravy je pro cestující velmi často důležitým faktorem, podle kterého si vybírají druh dopravního prostředku, kterým budou cestovat. Policie České republiky (2020) uvádí, že v roce 2019 šetřila v České republice 107572 dopravních nehod na jejichž následky zemřelo 547 osob. Z tohoto počtu zemřelých osob byli tři cestující v autobuse a žádný řidič autobusu. V roce 2018 zemřeli dva cestující autobusu a jeden řidič autobusu, uvádí Policie České republiky (2019).

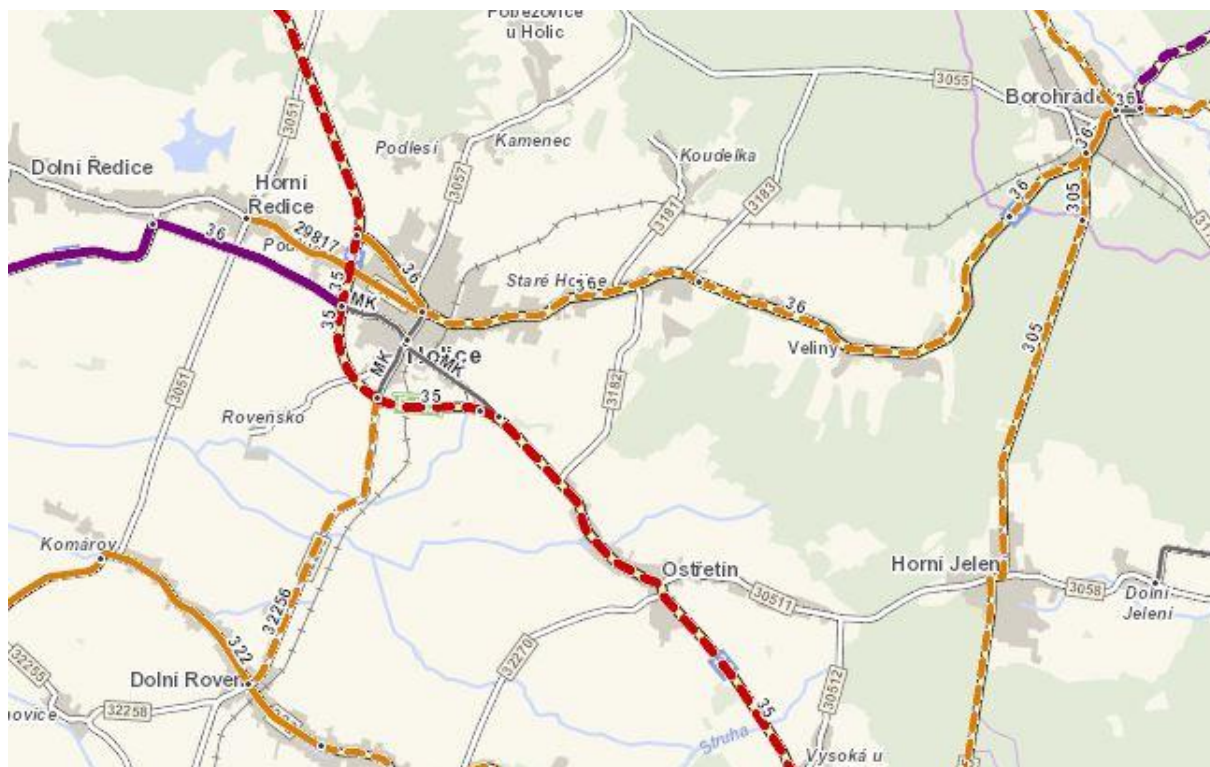
Přípojně spoje či konektivita jsou velmi důležitým kritériem, jak již bylo zmiňováno v předchozích částech práce a také na základě výsledků dotazníkového šetření mezi obyvateli dotčených obcí. Jelikož linka 660553 zajišťuje přímé spojení mezi Borohrádkem a Holicemi, respektive Pardubicemi, nejsou zde nutné přestupy. Práce se však také zaměřovala na obslužnost obce Čermná nad Orlicí, odkud zejména žáci a studenti dojíždí do škol v Holicích. Cestující z této obce mají zajištěny přípojně spoje v Borohrádku mezi vlakem z Čermné nad

Orlicí na autobus do Holic. Jelikož se však jedná zejména o cestující do škol a školských zařízení a návrhy se zaměřují na víkendovou dopravu, nebude o těchto přípojích dále hovořeno. V oblasti konektivity je možné se zaměřit také na propojení veřejné hromadné dopravy a individuální automobilové dopravy či cyklistické dopravy. V dnešní době se jedná například o parkoviště typu Park & Ride či Bike & Ride. Podle dostupných informací se ani jeden typ těchto parkovišť nenachází v Holicích ani v Borohrádku. Podle mapového portálu mapy.cz (mapy.cz, 2020d) se v blízkosti autobusového nádraží v Holicích nachází dvě parkoviště, a to parkoviště na náměstí T. G. Masaryka a na Nádražní ulici (viz Obrázek číslo 22).



Obrázek 22 Autobusové nádraží v Holicích a přilehlá parkoviště (mapy.cz, 2020d, upraveno autorem)

Dopad na dopravní systém budou mít nově zavedené spoje minimální, jelikož se jedná pouze o tři páry spojů o víkendech. Podle ŘSD (2016a, 2016b) je silniční úsek mezi Borohrádkem a Holicemi úsekem s intenzitou 2852 vozidel za 24 hodin (viz Obrázek číslo 23), což jej řadí do třetí nejnižší kategorie z celkem jedenácti. Úsek dále z Holic do Pardubic je zařazen do šesté kategorie s intenzitou 7038 vozidel za 24 hodin a samotný úsek v Pardubicích poté do osmé kategorie s intenzitou 11273 vozidel za 24 hodin. Podle těchto údajů tak může docházet ke zpoždění autobusových spojů zejména na území Pardubic.



Obrázek 23 Intenzita dopravy na silničním úseku mezi Borohrádkem a Holicemi (ŘSD, 2016a)

Pro samotné cestující a zejména pak pro ty nepravidelné jsou důležité **informace pro cestující**. Jak již bylo zmiňováno, spoje veřejné hromadné dopravy na území Pardubického i Královéhradeckého kraje jsou součástí integrovaného dopravního systému IREDO. Jak uvádí Královéhradecký kraj (2018), cestující mají k dispozici webovou stránku IREDO, respektive správce systému OREDO, kde naleznou také tarifní kalkulátor pro výpočet jízdného. Dále je k dispozici callcentrum IREDO, které je v určených časech k dispozici v pracovních dnech i o víkendu. Cestující mají také k dispozici mobilní aplikaci IDS IREDO, která kromě jiného umožňuje sledovat polohu spojů v rámci integrovaného dopravního systému, dodává Královéhradecký kraj (2018). Je však také zmíněno, že cestující získají informace také přímo na zastávkách, kde jsou umístěny tarifní mapky. Královéhradecký kraj

(2020) doplňuje také standardy IREDO pro vybavení vozidel, která musí mít přední, boční a také zadní informační panel, který zobrazuje číslo linky, konečnou zastávku či směr jízdy vozidla.

4.3 Železniční doprava

V následujícím oddíle bude provedeno zhodnocení návrhu na zavedení tří párů víkendových vlakových spojů na úseku Holice – Borohrádek na trati Moravany – Borohrádek. Zhodnocení bude provedeno na základě stejných kritérií jako u návrhu na zavedení autobusových spojů v předchozím oddíle. Jak je detailně popsáno ve třetí části práce, jedná se o návrh na zavedení tří párů vlakových spojů o víkendech, které doplní autobusové spoje a zvýší se tak nabídka spojení mezi městy Borohrádek a Holice, respektive Pardubicemi.

Náklady pro objednatele budou vypočteny na základě dat získaných z Odboru dopravy a silničního hospodářství Pardubického kraje. Jak je uvedeno v oddíle 3.3, roční ujetá vzdálenost tří párů nově zavedených víkendových vlakových spojů by činila 5616 vlakokilometrů. Cena za jeden vlakokilometr, kterou Pardubický kraj vyplácí dopravci, v tomto případě Českým drahám, a.s., činí 106,57 Kč (viz pododdíl 2.4.2). Částka za roční provoz těchto vlakových spojů by tedy po zaokrouhlení činila 598 497 Kč.

V případě železniční dopravy je také nutno připomenout, že objednatel, v tomto případě Pardubický kraj, přistoupil v roce 2018 k zastavení provozu vlaků právě na úseku Holice – Borohrádek (viz oddíl 2.3). Jedním z důvodů k zastavení provozu (viz pododdíl 2.4.2) byla nutnost využití dvou motorových vozů pro zajištění obslužnosti této trati. Nutnost použití dvou motorových vozů tímto návrhem zaniká. Navržené spoje i spoje stávající je možné obsloužit pouze jedním motorovým vozem (viz oddíl 3.3).

Zhodnocení podle kritéria **jízdné pro cestující** bude z jisté části shodné s návrhem na zavedení autobusových spojů. Je tomu tak z toho důvodu, jak již bylo zmiňováno v teoretické části práce, že všechny regionální a některé dálkové spoje veřejné hromadné dopravy v Pardubickém i Královéhradeckém kraji jsou součástí integrovaného dopravního systému IREDO. V těchto spojích pak platí jednotný tarif. Z toho vyplývá, že ceny jízdenek v tarifu IREDO budou shodné pro autobusovou i železniční dopravu. Ceny obyčejného jízdného na trase z Borohrádku do Holic a Pardubic a z Holic do Pardubic jsou zobrazeny v Tabulce číslo 22. Stejně jako u autobusové dopravy mohou cestující využít zvýhodněné předplatní jízdenky nebo také celosíťové jízdenky v integrovaném dopravním systému IREDO. Na rozdíl od autobusové dopravy platí v železniční dopravě také tarif dopravce, v tomto případě dopravce

České dráhy, a.s. Jelikož není v současné době provozován žádný vlakový spoj v úseku Borohrádek – Holice, je nutné jízdné vypočítat na základě Ceníku Flexi základního jízdného (České dráhy, 2019a), jakožto přílohy k tarifu TR 10, který je tarifem Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel. Vzdálenost Borohrádku a Holice je po železnici 9 kilometrů (viz Obrázek číslo 4), Borohrádku a Pardubic pak 32 kilometrů. Na základě Ceníku Flexi základního jízdného (České dráhy, 2019a) jsou ceny jízdenek zobrazeny v Tabulce číslo 22. Z Holice do Pardubic je možné se vlakovými spoji dostat již v dnešní době a cenu je tak možné vyhledat přes webový vyhledávač spojení Českých drah (České dráhy, 2020) a cena je rovněž zobrazena v Tabulce číslo 22.

Tabulka 22 Ceny jízdného ve vlacích na trase Borohrádek – Holice – (Pardubice)

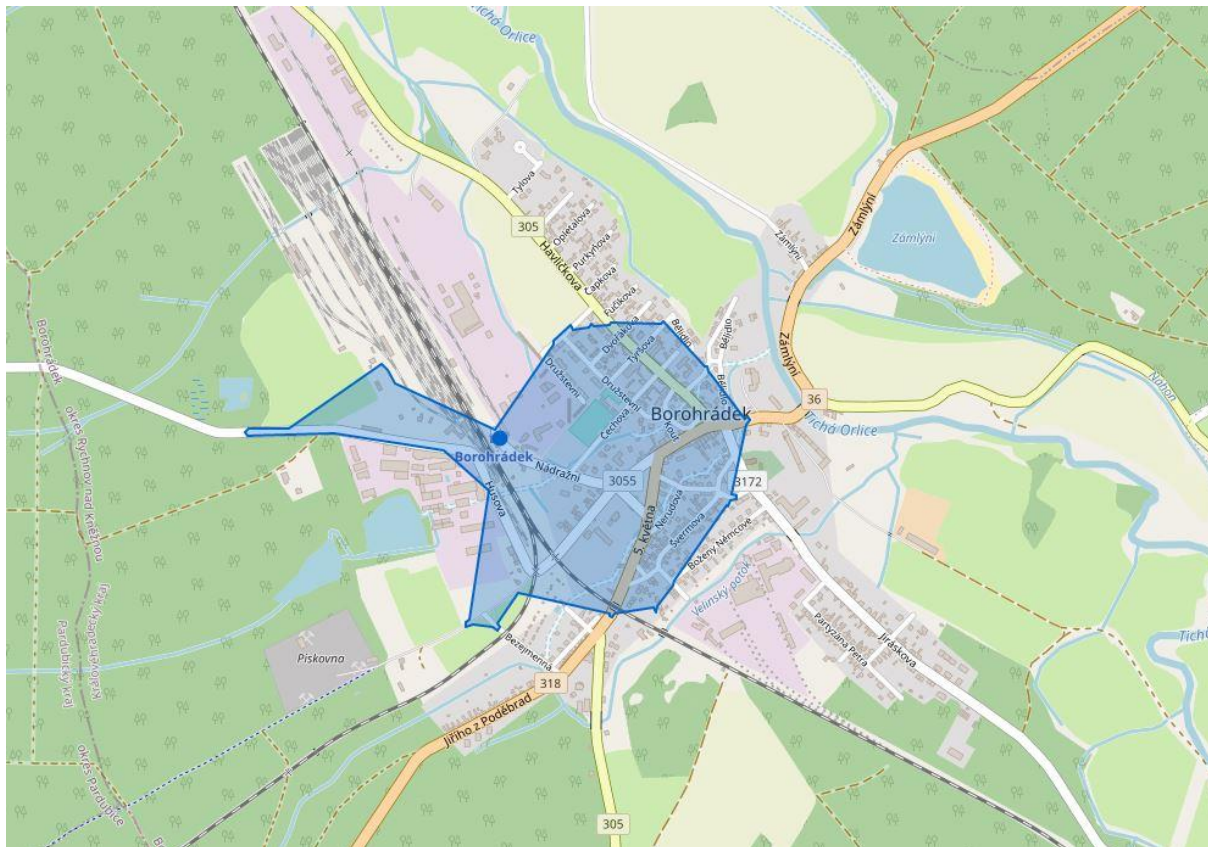
výchozí stanice	cílová stanice	cena jízdného podle tarifu IREDO	cena jízdného podle tarifu ČD
Borohrádek	Holice	24 Kč	24 Kč
Borohrádek	Pardubice hl. n.	54 Kč	57 Kč
Holice	Pardubice hl. n.	32 Kč	44 Kč

Zdroj: IREDO (2019a), IREDO (2019b), České dráhy (2019a), České dráhy (2020)

Podle Tarifu TR 10 (České dráhy, 2019b) nabízí České dráhy pro cestující několik nabídek výhodnějšího cestování. Jedná se o IN Karty se zákaznickými aplikacemi IN 25, IN 50 či IN 100, které nabízí podle názvu stejnou procentní slevu na Flexi základním jízdném. Dále jsou v nabídce podobně jako u integrovaného dopravního systému IREDO předplatní jízdenky či celodenní a skupinové víkendové jízdenky.

Dostupnost zastávek, či u železniční dopravy nádraží, bude řešena pomocí stejné metodiky jako u autobusové dopravy. Budou použita stejná kritéria, která uvádí ČVUT (2016). Rychlost chůze 4 km/h a jelikož se jedná o stejné obce jako u autobusové dopravy, tak také dostupnost zastávek veřejné hromadné dopravy 600 metrů – 700 metrů, což představuje časovou dostupnost 10 minut. Jelikož předmětným úsekem řešeným v této práci je úsek z Borohrádku do Holice, budou do srovnání dostupnosti zastávek zahrnuta nádraží v Borohrádku a Holicích a zastávka Holice zastávka. Podle zobrazení izochron, respektive časového dostupu, na základě Free Travel Time Map (2020) je možno vidět, že železniční stanice v Borohrádku pokrývá zejména centrální část města, zatímco oblasti nacházející se spíše na okraji města již pokryty nejsou (viz Obrázek číslo 24). Železniční zastávka Holice zastávka pokrývá malou část městské části Holice Staré Holice a část městské části Holice Koudelka (viz Příloha K). Železniční stanice Holice časovou i vzdálenostní dostupností pokrývá centrální část města a malou část městské části Staré Holice (viz Příloha L).

Železniční stanice v Borohrádku i v Holicích pokrývají menší území města než větší počet autobusových zastávek. Na rozdíl od autobusové dopravy zajišťuje železniční doprava dopravní obslužnost alespoň do části městské části Holic Koudelka. Naopak vůbec nezajišťuje obslužnost městské části Holic Veliny.



Obrázek 24 Izochrony železniční stanice Borohrádek (Free Travel Time Map, 2020, upraveno autorem)

Přístupnost zastávek a stanic uvádí na svých webových stránkách Správa železnic, kde podle různých kritérií zobrazuje informace o přístupu na nástupiště a přístupu do budovy stanice. Správa železnic (©2020) uvádí, že železniční stanice Borohrádek nemá bezbariérový přístup na žádné nástupiště a přístup do budovy stanice není také bezbariérový. Stejná situace je rovněž u železniční zastávky Holic zastávka a také u železniční stanice Holic.

Pravidelnost spojů je podle návrhu zajištěna tím, že všechny navržené vlakové spoje mají odjezdy ve stejných minutových polohách v průběhu celého dne (viz Tabulka číslo 14 a Tabulka číslo 15). Minutové polohy spojů byly navrženy tak, aby spoje na nově, respektive znovu, zavedené trase z Borohrádku do Holic a zpět přímo pokračovaly z Holic do Moravan či Borohrádku. Nedochozí tak k neúměrnému navyšování cestovní doby a také není nutné přestupovat ve stanici Holic. O cestovních časech a přestupech bude dále hovořeno u dotčených kritérií. Vlakové spoje jsou navrženy ve čtyřhodinových intervalech, vždy ve

stejných minutových polohách. Do přibližně dvouhodinového taktu doplňují vlakové spoje již v dnešní době provozované autobusové spoje linky 660553 na lince z Rychnova nad Kněžnou přes Borohrádek a Holice do Pardubic a zpět. Zde, v případě kombinace celodenního spojení autobusovými i vlakovými spoji, není již dodržen pevný interval ani stejné minutové polohy spojů (viz Tabulka číslo 17). Bez zásadních změn ve stávajících jízdních řádech na železnici či v autobusové dopravě nebylo možné zajistit stejné minutové polohy vlaků a autobusů a nebude to s největší pravděpodobností možné ani v budoucnosti, a to zejména z důvodu rozdílné jízdní doby vlaků a autobusů a také jiné trasy, po které vlakové či autobusové spoje jezdí.

Jak bylo zmiňováno již v části zhodnocení autobusové dopravy, **komfort cestování** zejména v regionální dopravě může být chápán jako bezbariérovost spojů, respektive nízký nástup do vozidel, možnost přepravy dětských kočárků či jízdních kol. V analytické části práce (viz oddíl 2.3) je hovořeno o tom, že spoje na trati Moravany – Borohrádek, na provozovaném úseku Moravany – Holice, jsou zajišťovány motorovými vozy řady 810 (viz Obrázek číslo 3). Motorové vozy řady 810 nejsou nízkopodlažní, umožňují přepravu jízdních kol a ve vlcích je také umožněna přeprava dětských kočárků (vagonweb, 2020b). Disponují 55 místy k sezení. Možno také zmínit, jak uvádí Šindelář (2019b), že motorové vozy řady 810 pro Pardubický kraj prošly modernizací, při které podle požadavků kraje byly do vozů dosazeny USB zásuvky, Wi-Fi či informační systém. V případě spojení do Pardubic je nutný přestup ve stanici Moravany, o čemž bude hovořeno u kritéria přípojů, na vlaky zajišťující spojení na trase Česká Třebová – Kolín, jejichž souprava je většinou tvořena velkoprostorovými vozy rovněž s možností přepravy jízdních kol a dětských kočárků (vagonweb, 2020c). Tyto soupravy nejsou rovněž nízkopodlažní.

Dopad na životní prostředí a dopad na lidské zdraví je možné charakterizovat opět v obecné rovině. Jak uvádí Univerzita Karlova (2010), železniční doprava bývá z hlediska environmentální šetrnosti hodnocena příznivěji než doprava silniční, zejména pak než individuální automobilová. Široký et al. (2014) uvádějí, že železniční doprava je přibližně 2krát až 3krát méně energeticky náročná než doprava silniční. Hodno však připomenout, že trať Moravany – Borohrádek není elektrifikovaná a jsou na ní provozována vozidla rovněž se spalovacím motorem. Dochází však k modernizaci výše zmiňovaných motorových vozů, kterým jsou dosazovány nové motory TEDOM, jež umožňují ekonomičtější i ekologičtější provoz, uvádí Harák (2018). Při cestách vlakem z Borohrádku či Holic do Pardubic po přestupu v Moravanech cestující využijí vlakových souprav na elektrický pohon, které přímo na místě nezpůsobují znečištění ovzduší. Podle Širokého et al. (2014) je železniční doprava

také bezpečnější než silniční doprava. Ačkoliv dle statistik se na železnici ročně eviduje více než tisíc mimořádných událostí se stovkami obětí, jedná se téměř vždy o srážky silničních vozidel s vlaky na železničních přejezdech nebo o srážky s osobami pohybujícími se v kolejišti, uvádí Drážní inspekce (2020).

Dalším kritériem, podle kterého bude zhodnocen rovněž návrh na zavedení nových spojů železniční dopravy, je **cestovní čas**. Jelikož v současné době není na úseku Holice – Borohrádek objednávána železniční osobní doprava, byly jízdní doby v návrhu stanoveny podle jízdních dob vlaků před zastavením provozu v červnu roku 2018 (viz Obrázek číslo 4). Jízdní doba vlaku z Borohrádku do Holic činí tedy 11 minut, do Pardubic pak 51 minut. Z Holic do Pardubic trvá cesta vlakem 35 minut. Při cestě vlakem z Borohrádku či Holic do Pardubic je nutný přestup v Moravanech.

Bezpečnost dopravy, v tomto případě železniční, bývá často zmiňována jako její velká přednost, zejména oproti silniční dopravě, jak již bylo zmiňováno také u kritéria dopadů na lidské zdraví, respektive životní prostředí. Správa železnic (2020) uvádí, že ačkoliv železnice patří mezi nejbezpečnější druhy dopravy, přímo na kolejích či v jejich blízkosti přichází o život velké množství lidí. Jedná se však téměř vždy o porušení pravidel účastníky silničního provozu či chodci. V minulých letech na železničních tratích v České republice nedocházelo naštěstí k úmrtím cestujících ve vlacích.

Jak již bylo v práci popisováno, tak nejenom na základě dotazníkového šetření či expertních rozhovorů, jsou u železniční dopravy důležité **přípojně spoje**. V rámci spojení měst Borohrádek a Holice není nutný žádný přestup. V případě cest obyvatel Borohrádku, Holic či jiných obcí ležících v blízkosti trati do Pardubic, je nutný přestup ve stanici Moravany. Vlaky z Borohrádku (podle návrhu) a Holic (již v současné době) jedou do Moravan po trati číslo 016. Tam spoje vedené motorovými vozy ukončí svou jízdu a cestující jedoucí dále směrem na Pardubice přestoupí na osobní vlaky, které jezdí na lince spojující Českou Třebovou a Kolín. Přestupní časy ve stanici Moravany se pohybují v obou směrech, tedy ve směru od Pardubic na Holice či Borohrádek a opačně okolo pěti minut, jak již bylo zmiňováno také v návrhové části práce (viz oddíl 3.3). V oblasti přestupů mezi veřejnou hromadnou dopravou a individuální automobilovou dopravou je situace obdobná jako byla popisována u zhodnocení návrhu na zavedení autobusových spojů. V blízkosti nádraží v Borohrádku ani v Holicích se nenachází parkoviště pro řidiče silničních vozidel, kteří by zde mohli svá vozidla nechat a vhodně přestoupit na spoje veřejné hromadné dopravy. Rovněž se zde podle dostupných informací nenachází ani například cykloboxy či cyklověže na uložení jízdních kol. Možno však dodat, že podle dispozičního uspořádání železniční stanice

v Borohrádku a umístění autobusové zastávky v její blízkosti (viz Obrázek číslo 25) je do budoucna, při případných úpravách integrovaného dopravního systému, možné využití tohoto místa pro více vhodných přestupů mezi vlakovými a autobusovými spoji.



Obrázek 25 Železniční stanice a autobusová zastávka v Borohrádku (autor, 2019)

U železniční dopravy v rámci přípoju je vhodné zmínit, že železniční stanice Borohrádek je železničním uzlem tratí 016 a 020 (Správa železnic, 2019f). V případě zavedení nových vlakových spojů na úseku trati 016 Holice – Borohrádek a současném ponechání stávajících spojů na trati 020 v dnešní podobě, nejsou ve stanici Borohrádek zajištěny vhodné přestupní časy mezi vlaky na trati 016 a 020, jak vyplývá ze současného jízdního řádu (Správa železnic, 2019g). Pro případné vytvoření přestupních vazeb by byly nutné úpravy časových poloh spojů, což by záleželo zejména na dohodě mezi Pardubickým a Královéhradeckým krajem.

Dopad na dopravní systém by byl v případě zavedení tří párů víkendových vlakových spojů minimální. Jedním z důvodů je to, že spoje ve větší části trasy jezdí už dnes, to znamená na úseku z Moravan do Holic a zpět. Jednalo by se pouze o prodloužení stávajících spojů z Holic do Borohrádku a opačně. Podle aktuálního jízdního řádu (Správa železnic, 2019g), respektive časových poloh jiných vlaků osobní dopravy ve stanici

Borohrádek by nedocházelo k dopadu na současný dopravní systém ani v této stanici, která leží také na trati číslo 020.

Kritérium hodnotící **informace pro cestující** musí i u vlakových spojů vycházet ze stejných podmínek jako u autobusové dopravy. Je to z toho důvodu, že vlakové spoje, stejně jako autobusové spoje, jsou součástí integrovaného dopravního systému IREDO. Rovněž cestující využívající spoje železniční dopravy mají k dispozici webová stránka IREDO, callcentrum či mobilní aplikaci IDS IREDO. Jako u autobusové dopravy jsou jízdni řády a tarifní mapky k dispozici na označnicích na zastávkách, jsou také umístěny na vlakových nádražích. U kritéria komfort vozidel bylo zmiňováno, že na žádost Pardubického kraje jsou do vlakových souprav dosazovány informační tabule, takže cestujícím jsou informace poskytovány také přímo ve vozidle. Cestující mohou také získat informace od vlakového personálu přímo ve vlaku či od zaměstnance dopravce ve stanici. Jelikož ve spojích železniční dopravy na území Pardubického i Královéhradeckého kraje platí kromě tarifu IREDO také tarify jednotlivých dopravců, mohou cestující získat informace rovněž na jejich webech. V případě předmětné trati, kterou se zabývá tato práce, tedy trati 016 Moravany – Holice – Borohrádek, se jedná o dopravce České dráhy, a.s. Cestující mají k dispozici webová stránka tohoto dopravce nebo také mobilní aplikaci Českých drah Můj vlak.

Závěrem je u železniční dopravy také možno zmínit trend, který se v posledních letech objevuje v mnoha krajích České republiky. Je možné pozorovat narůstající oblibu železniční dopravy, která se projevuje také v Pardubickém kraji. Hájek (2020) zmiňuje, že na řadě tratí v Pardubickém kraji bylo v roce 2019 dosaženo rekordního počtu cestujících a úspěch se dostavil i na lokálních tratích. Jako příklad lokálních tratí uvádí spojení Chocně a Vysokého Mýta či Svitav a Poličky. Jeví se proto jako vhodné využít této doby pro zavedení nových spojů.

4.4 Porovnání preference jednotlivých návrhů

V tomto oddíle bude zobrazeno porovnání preference jednotlivých návrhů a určení, který z návrhů je na základě jednotlivých kritérií považován za preferovaný. Je zřejmé, že určení preferované varianty nebude u všech kritérií jednoznačné. Jednoznačnější je situace u těch kritérií, která bylo možno hodnotit kvantitativně. U kritérií, kde hodnocení proběhlo kvalitativně, je určení preferované varianty poněkud obtížnější. Může také nastat situace, že u některého kritéria není možné jednoznačně určit, který návrh jej splňuje lépe a následně tak určit, který z návrhů je považován za preferovaný. Vyhodnocení bude zobrazeno v následující

Tabulce číslo 23 a volby preferované varianty podle daných kritérií, u kterých mohou nastat situace popsané výše, budou následně okomentovány.

Tabulka 23 Porovnání preference jednotlivých návrhů dle daných kritérií

kritéria	návrhy	
	autobusová doprava	železniční doprava
náklady pro objednatele	nepreferovaná varianta	preferovaná varianta
jízdné pro cestující	není možné určit preferovanou variantu	
dostupnost zastávek	preferovaná varianta	nepreferovaná varianta
přístupnost zastávek	není možné určit preferovanou variantu	
pravidelnost spojů	preferovaná varianta	nepreferovaná varianta
komfort cestování	není možné určit preferovanou variantu	
dopad na životní prostředí	nepreferovaná varianta	preferovaná varianta
dopad na lidské zdraví	nepreferovaná varianta	preferovaná varianta
cestovní čas	nepreferovaná varianta	preferovaná varianta
bezpečnost dopravy	nepreferovaná varianta	preferovaná varianta
přípojně spoje	není možné určit preferovanou variantu	
dopad na dopravní systém	není možné určit preferovanou variantu	
informace pro cestující	není možné určit preferovanou variantu	

Zdroj: autor

Tabulka číslo 23 představuje porovnání preference jednotlivých návrhů na základě vyhodnocení daných kritérií. Srovnání návrhů je vyjádřeno slovním ohodnocením. Pokud se daný návrh podle konkrétního kritéria jeví jako výhodnější než návrh druhý, je v tabulce uvedeno u daného návrhu „preferovaná varianta“. Pokud daný návrh podle konkrétního kritéria se jeví jako méně výhodný, je uvedeno v tabulce u toho návrhu „nepreferovaná varianta“. Při situaci, kdy není možné jednoznačně určit u daného kritéria, který z návrhů je výhodnější, je v tabulce zobrazeno „není možné určit preferovanou variantu“. Podrobněji však budou jednotlivé volby variant popsány dále.

Z čistě ekonomického pohledu je možno označit za preferovaný návrh na zavedení spojů železniční dopravy. Na srovnatelném úseku pouze do Borohrádku, to znamená u železniční dopravy úsek z Holic do Borohrádku a u autobusové dopravy z Pardubic přes Holice do Borohrádku, činí rozdíl 49 720 Kč. Je to však ovlivněno jistými aspekty, jako je například výrazně kratší trasa, kterou vlakové spoje ujedou. Při provozování i nových spojů na celém úseku linky 660553, tedy až do Rychnova nad Kněžnou, činí rozdíl 530 656 Kč.

Jízdné pro cestující je v autobusové i železniční dopravě stejné, jelikož oba dopravní módy jsou zahrnuty do Integrovaného dopravního systému Královéhradeckého a Pardubického kraje IREDO. Ve vlakových spojih je sice nabízeno také jízdné dopravce, ale tato nabídka nemá na hodnocení zásadní vliv.

Dostupnost zastávek je lepší u autobusové dopravy, a to zejména proto, že je jich mnohem větší počet, než je tomu u železniční dopravy. Nelze však takový závěr generalizovat, a to například z toho důvodu, že každý mód na své trase obslouží kromě měst Borohrádek a Holice také jiné městské části Holic. Autobusové spoje obslouží městské části Staré Holice a Veliny a železniční doprava část městské části Koudelka a část Starých Holic. Dostupnost měst a městských částí autobusovými či vlakovými spoji, tedy podle daných návrhů, je zobrazena v Tabulce číslo 24.

Tabulka 24 Dostupnost měst a městských částí autobusy a vlaky

město/městská část	dostupnost	
	autobusem	vlakem
Borohrádek	ANO	ANO
Holice	ANO	ANO
Staré Holice	ANO	částečně
Veliny	ANO	NE
Koudelka	NE	částečně

Zdroj: autor

Přístupnost zastávek s ohledem na osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace není vhodná ani u jednoho z dopravních módů obsažených v návrzích, jelikož ani autobusové ani vlakové zastávky nejsou bezbariérové.

U autobusové dopravy jsou spoje v návrhu zavedeny s absolutní pravidelností, a to zejména z toho důvodu, že část víkendových autobusových spojů je již provozována. U vlakových spojů není možné v současné situaci dosáhnout takové pravidelnosti, aby autobusové i vlakové spoje jezdily ve stejných minutových polohách. Nicméně i tak se nejedná o zásadní problém, protože i přes minutové nepřesnosti v taktu je přibližně dodržen dvouhodinový rozestup mezi autobusovými a vlakovými spoji.

Komfort cestování do jisté míry souvisí s přístupností zastávek. Stejně jako zastávky a nástupiště na nádražích nejsou bezbariérová, tak ani veškerá vozidla nejsou nízkopodlažní. Motorové vozy řady 810 nejsou nízkopodlažní a autobusy na lince 660553 jsou nízkopodlažní pouze od značky SETRA. Dále přepravu jízdních kol umožňují pouze vlaky, dětské kočárky v omezené míře také autobusy. Z těchto důvodů nesplňují vozidla společně s infrastrukturou nároky na cestování, které má být přístupné pro všechny obyvatele.

Hodnocení dopadu na životní prostředí a dopadu na lidské zdraví je možné pouze v obecné rovině. Proto byl za lepší variantu zvolen návrh se železniční dopravou, ale zároveň je nutné podotknout, že ani autobusová doprava v tomto případě nemůže být považovaná za zcela nevyhovující variantu.

U hodnocení cestovního času se jednalo ve většině případů o rozdíly v řádu jednotek minut. Proto není možné označit v tomto případě návrh s autobusovou dopravou za zcela nevyhovující, jelikož časová úspora u jízdy vlakem je poměrně malá. Pro názornost jsou v Tabulce číslo 25 zobrazeny doby jízdy vlakem i autobusem mezi vybranými sídly.

Tabulka 25 Doby jízdy autobusem a vlakem na trase Borohrádek – Holice – (Pardubice)

trasa	dopravní prostředek	
	autobus (linka 660553)	vlak
Borohrádek – Holice	20 minut	11 minut
Borohrádek – Pardubice	1 hodina 2 minuty	51 minut
Holice – Pardubice	38 minut	35 minut

Zdroj: IDOS.cz (2020)

Kritérium bezpečnosti dopravy je podobné s kritérii hodnotícími dopad na životní prostředí a dopad na lidské zdraví. Opět bylo vycházeno ze statistik, které jednoznačně hovoří kladně pro železniční dopravu.

Přípojně spoje veřejné dopravy v případě autobusového spojení nebylo nutné brát v potaz, jelikož se v návrhu jedná o přímé spojení. U železniční dopravy jsou u cest obyvatel Borohrádku či Holice do Pardubic zajištěny přípojně spoje ve stanici Moravany. V oblasti konektivity k jiným druhům dopravy, jako k individuální automobilové dopravě či k cyklistické dopravě, neposkytuje vhodnou nabídku pro cestující ani jeden z navrhovaných dopravních módů.

Dopad na dopravní systém je u obou návrhů minimální, zejména proto, že se jedná o nízké počty navrhovaných spojů a také z toho důvodu, že většinu trasy jedou autobusy po méně vytížených komunikacích a nově navržené vlakové spoje by jezdily po trati, kde není v dnešní době žádná osobní doprava provozována.

Kritérium dostupnosti informací pro cestující je obdobně jako tomu bylo u kritéria jízdného pro cestující shodné pro autobusovou dopravu i pro železniční dopravu. Zejména opět z důvodu existence integrovaného dopravního systému IREDO a jednotných standardů.

Konečný výběr jednoho z návrhů bude beze sporu záležet na rozhodnutí Pardubického kraje jakožto objednatele veřejné dopravy. Bude také záviset na tom, zda bude především politická vůle se dohodnout také ze strany kraje Královéhradeckého. Z dopravního hlediska a s ohledem na cestující veřejnost je možná realizace každého z návrhů.

ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo pomocí analýzy současného stavu zajištění dopravní obslužnosti v obcích v blízkosti trati Moravany – Borohrádek a srovnání se stavem před zrušením provozu na úseku této trati navrhnout vhodné řešení na zajištění dopravní obslužnosti na daném území. Návrh byl zpracován tak, aby respektoval názory kraje jako objednatele, který se snaží o účelné vynaložení finančních prostředků, a také připomínky cestující veřejnosti.

V první části práce byly definovány a popsány pojmy jako služba ve veřejném zájmu či dopravní obslužnost, které bezprostředně souvisí s tématem práce a bez jejichž jasného vysvětlení a pochopení by nebylo možné se danou problematikou zabývat. Dále byla zmíněna železniční a linková doprava a jejich vazba na zajištění dopravní obslužnosti a k tomu náležité právní normy. Závěrem první části byly popsány metody, které byly následně použity zejména ve druhé části práce.

Druhá část práce zahrnuje analýzu současného stavu zajištění dopravní obslužnosti v obcích v blízkosti trati Moravany – Borohrádek, zejména pak úsek z Holic do Borohrádku, kde došlo k zastavení provozu železniční dopravy. Je zmíněn také stav před zastavením provozu a rovněž vyjádření Pardubického kraje s odůvodněním zastavení provozu.

Podstatnou částí analytické části práce je dotazníkové šetření a také expertní rozhovory. Na základě požadavku Odboru dopravy a silničního hospodářství Pardubického kraje, který zahrnoval zjištění názorů na danou problematiku od cestující veřejnosti a představitelů obcí, byl vytvořen dotazník a otázky do expertního rozhovoru. Respondenty dotazníkového šetření byli obyvatelé dotčených obcí či dojíždějící do daných obcí. Expertní rozhovory proběhly s těmi představiteli obcí, kteří byli ochotni se danou problematikou zabývat. Jednalo se o obce Borohrádek, Čermná nad Orlicí a Holice.

Na základě analýzy současného stavu, výsledků dotazníkového šetření a odpovědí z expertních rozhovorů vyplynulo, že cestující jsou se současným stavem zajištění dopravní obslužnosti spokojeni, ovšem ve většině případů se jednalo o respondenty, kteří uvedli, že nemají jinou možnost cestování. Mezi nejčastější důvody nevyužívání spojů veřejné hromadné dopravy kromě pohodlí individuální automobilové dopravy byly uváděny nevhodné časové polohy spojů či neexistující spojení. Podle aktuálně platného jízdního řádu a také z některých odpovědí v rámci expertních rozhovorů vyplynulo, že zejména o víkendu není zajištěn dostatečný počet spojů. Pro zavedení víkendových spojů hovoří také výsledky dotazníkového šetření, kde dotazovaní uvedli, že by přivítali obnovení provozu železniční

dopravy v úseku z Holic do Borohrádku, ale zejména pro nepravidelné cesty a také to, že kromě cest za lékaři či za nákupy byly často uváděny důvody pro využití veřejné hromadné dopravy cesty za přáteli, rodinou či na výlety. Důležitým poznatkem, který byl v rámci dotazníkového šetření i expertních rozhovorů zjištěn je ten, že nejčastějším cílem cest je město Pardubice. Proto veškeré návrhy byly koncipovány tak, aby zahrnovaly možnost cest do toho města. Spojení pouze mezi obcemi v blízkosti dané trati bez možnosti spojení v tomto případě do Pardubic nemá opodstatnění. Do problematiky bylo zahrnuto také stanovisko Odboru dopravy a silničního hospodářství Pardubického kraje, který je objednatelem veřejné hromadné dopravy a zajišťuje její financování.

Ve třetí části práce byly vytvořeny dva návrhy na možné zvýšení počtu víkendových spojů veřejné hromadné dopravy. Jeden návrh představuje variantu rozšíření stávající nabídky víkendových autobusových spojů na šest párů ze současných tří. Návrh má dvě možné varianty. Buď zavedení nových spojů ve zkrácené trase z Pardubic přes Holice do Borohrádku nebo v trase stávajících spojů až do Rychnova nad Kněžnou. Druhý návrh představuje možnost znovuzavedení spojů železniční dopravy o víkendech, a to tří párů vlaků, které budou vedeny jako prodloužené stávající spoje z Moravan, respektive Holic až do Borohrádku. U tohoto návrhu je také splněn argument Pardubického kraje pro zastavení železniční dopravy z důvodu potřeby dvou motorových vozů, jelikož pro víkendový provoz bude postačovat motorový vůz pouze jeden. V této části práce je rovněž zmíněn význam všech zainteresovaných stran a je také nastíněn možný postup zavádění nových spojů.

Čtvrtá část práce je zaměřena na zhodnocení daných návrhů. Pro zhodnocení byla zvolena sada kritérií, podle nichž je možné volit preferovanou variantu. Kritéria zahrnují oblast sociální, environmentální, dopravně-provozní či ekonomickou. U kritérií, u nichž je možno rozhodnout, je popsáno, která varianta je podle něj vhodnější a může být označena za preferovanou.

Konečné rozhodnutí, a tedy výběr jednoho z nabízených řešení, je plně v kompetenci Pardubického kraje a záleží tak na rozhodnutí daných představitelů. Záleží také na politické vůli ze strany Pardubického a Královéhradeckého kraje dohodnout se, jelikož dotčená oblast se nachází právě na rozhraní těchto dvou krajů. Z dopravního hlediska, a s ohledem na zlepšení nabídky pro cestující a tím dosažení kvalitnější dopravní obslužnosti daného území, jsou realizovatelné oba návrhy.

POUŽITÁ LITERATURA

- ADAMEC, Vladimír et al., 2008. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2156-9.
- BÁRTOVÁ, Hilda a Vladimír BÁRTA, 1991. *Marketingový výzkum trhu*. Praha: Economia. ISBN 80-85378-09-4.
- ČESKÉ DRÁHY, 2011. Novinky ve vlakovém jízdním řádu od 11. prosince v Pardubickém kraji. *České dráhy* [online]. [cit. 2020-01-28]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12014/>
- ČESKÉ DRÁHY, 2014. Novinky ve vlakovém jízdním řádu od 14. prosince v Pardubickém kraji. *České dráhy* [online]. [cit. 2020-01-28]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-22244/>
- ČESKÉ DRÁHY, 2019a. Ceník 1 Flexi základní jízdné, zvláštní jízdné a jízdné pro 3. – 19. cestujícího ve slevě pro skupinu. *České dráhy* [online]. [cit. 2020-04-08]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/assets/typy-jizdenek/ceniky/cenik1-15-12-2019.pdf>
- ČESKÉ DRÁHY, 2019b. Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel. *České dráhy* [online]. [cit. 2020-04-08]. Dostupné z: https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/tr-10-zmena-27_cb.pdf
- ČESKÉ DRÁHY, 2020. Spojení a jízdenka. *České dráhy* [online]. [cit. 2020-04-08]. Dostupné z: <https://www.cd.cz/spojeni-a-jizdenka/#hledej>
- ČESKO, 1994a. *Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě* [online]. [cit. 2019-11-06]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>
- ČESKO, 1994b. *Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách* [online]. [cit. 2019-11-06]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>
- ČESKO, 2010. *Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů* [online]. [cit. 2019-11-02]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194>
- ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ, 2016. Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury. *Ústav územního rozvoje* [online]. [cit. 2020-04-06]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/images/8-stanoviska-a-metodiky/53-TB050MMR01-Standardy-dostupnosti-verejne-infrastruktury-2017-10-30.pdf>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2018a. Charakteristika Pardubického kraje (údaje za rok 2018). *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-01-15]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/x/charakteristika-pardubickeho-kraje-udaje-za-rok-2018>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2018b. Věkové složení obyvatelstva – 2018. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-02-05]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/vekove-slozeni-obyvatelstva-g598foxrzn>

- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2019a. Obce Pardubického kraje – aktuální počet obyvatel a výměra. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-01-18]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xe/obce_pardubickeho_kraje_aktualni_pocet_obyvatel_a_vymera
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2019b. Abecední seznam obcí. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-01-18]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xh/abecedni_seznam_obci
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2019c. Počet obyvatel v obcích. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-01-18]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xh/pocet_obyvatel_v_obcich
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2019d. Statistická ročenka Pardubického kraje - 2019. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-01-18]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/91195091/1917103.xlsx/78c286ed-20b4-47b8-8e9b-b4da5279b6e6?version=1.3>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2019e. Počet obyvatel v obcích – k 1.1.2019. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-02-05]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-za0wri436p>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2020a. Okresy. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-01-15]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xe/okresy>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2020b. Správní obvody. *Český statistický úřad* [online]. [cit. 2020-01-15]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xe/spravni_obvody
- ČUMA, Libor et al., 2014. *10 let IDS JMK*. Brno: KORDIS JMK. ISBN 978-80-260-6885-3.
- DRAŽNÍ INSPEKCE, 2020. Rok 2019 – více nehod, usmrcených i zraněných – letos již pět mrtvých. *Drážní inspekce* [online]. [cit. 2020-04-09]. Dostupné z: <http://www.dicr.cz/rok-2019-vice-nehod-usmrcenych-i-zranenych-letos-jiz-pet>
- DRDLA, Pavel, 2018. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera. ISBN 978-80-7560-189-6.
- EVROPSKÁ KOMISE, 2017. Služby obecného zájmu. *Evropská komise* [online]. [cit. 2019-10-30]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/info/topics/single-market/services-general-interest_cs
- EVROPSKÁ UNIE, 2007. *Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70* [online]. [cit. 2019-11-02]. Dostupné z: <https://op.europa.eu/cs/publication-detail/-/publication/b363bd7c-700b-4360-a9af-82156c6be71a>
- FEARNLEY, Nils et al., 2018. Competition and substitution between public transport modes. *Research in Transport Economics* [online]. roč. 69, s. 51-58. [cit. 2019-11-05]. ISSN 0739-8859. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0739885917302147>
- FORET, Miroslav, 2008. *Marketingový průzkum Poznávejme svoje zákazníky*. Brno: Computer Press. ISBN 978-80-251-2183-2.
- FREE TRAVEL TIME MAP, 2020. *Free Travel Time Map* [online]. [cit. 2020-04-07]. Dostupné z: <https://www.iso4app.net/demo.jsp#advParams>

- HAGUE, Paul, 2003. *Průzkum trhu*. Brno: Computer Press. ISBN 80-7226-917-8.
- HÁJEK, Martin, 2020. Cestujících na Pardubickou stále přibývá. *Železničář*, roč. 27, č. 2, s. 12-13. ISSN 0322-8002.
- HARÁK, Martin, 2018. Motoráky se modernizují i v Přerově. *Železničář*, roč. 25, č. 5, s. 14, ISSN 0322-8002.
- HASIAK, Sophie a Mathieu RABAUD, 2016. Questioning the Relevance of Regional Bus and Train for Low Traffic Flow through a Sustainable Approach. *Transportation Research Procedia* [online]. roč. 14, s. 1287-1295. [cit. 2019-11-20]. ISSN 2352-1465. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146516302034>
- CHLAŇ, Alexander a Monika EISENHAMMEROVÁ, 2014. *Tarify a ceny v dopravě*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-812-1.
- ICOM, ©2012a. Linková doprava. *ICOM transport* [online]. [cit. 2020-03-28]. Dostupné z: <http://www.icomtransport.cz/autobusova-doprava/linkova-doprava>
- ICOM, ©2012b. Technická specifikace. *ICOM transport* [online]. [cit. 2020-04-07]. Dostupné z: <http://www.icomtransport.cz/autobusova-doprava/technicka-specifikace>
- IDOS.CZ, 2020. *idos.cz* [online]. [cit. 2020-01-28]. Dostupné z: <https://idos.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>
- INTERNÍ MATERIÁLY PARDUBICKÉHO KRAJE, 2018.
- INTERNÍ MATERIÁLY PARDUBICKÉHO KRAJE, 2019.
- INTERNÍ MATERIÁLY PARDUBICKÉHO KRAJE, 2020.
- IREDO, 2019a. Tarifní mapa IREDO Borohrádek. *Tarifní mapa IREDO* [online]. [cit. 2020-04-06]. Dostupné z: <http://www.oredocz/files//Tarifni%20mapy%202019-2020%20A2%20JPG/Borohradek.jpg>
- IREDO, 2019b. Tarifní mapa IREDO Holice. *Tarifní mapa IREDO* [online]. [cit. 2020-04-06]. Dostupné z: <http://www.oredocz/files//Tarifni%20mapy%202019-2020%20A2%20JPG/Holice.jpg>
- IREDO, 2019c. Smluvní přepravní podmínky integrovaného dopravního systému IREDO. *Oredo* [online]. [cit. 2020-04-07]. Dostupné z: <http://www.oredocz/data/prilohy/1/749054544631a2854ff8437e05b41025.pdf>
- JANÍČEK, Přemysl a Jiří MAREK a kol., 2013. *Expertní inženýrství v systémovém pojetí*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4127-7.
- JÍZDNÍ ŘÁDY, 2020. *Jízdní řády* [online]. [cit. 2020-04-07]. Dostupné z: <https://www.seznam.cz/jizdnirady/>
- JURÁNEK, Marek, 2016. Setra S 415 LE business. *Seznam autobusů* [online]. [cit. 2020-04-08]. Dostupné z: <https://seznam-autobusu.cz/dokumentacka/145283>
- KATRIAK, Martin a Sigfried MILLY, 1978. *Metódy a techniky sociologického výskumu*. Bratislava: Vysoká škola ekonomická, Fakulta národohospodárska.

- KLETTKE, Joel, 2014. How To Interview an Expert Without Looking Like an Idiot. *IAcquire* [online]. [cit. 2019-11-20]. Dostupné z: <http://www.iacquire.com/blog/how-to-interview-an-expert-without-looking-like-an-idiot>
- KOTLER, Philip, 2001. *Marketing management*. Praha: Grada. ISBN 80-247-0016-6.
- KOVALČÍKOVÁ, Daniela a Jan ŠTANDERA, 2011. *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících: Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR. ISBN 978-80-7357-662-2.
- KOZEL, Roman et al., 2006. *Moderní marketingový výzkum*. Praha: Grada. ISBN 80-247-0966-X.
- KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ, 2018. Integrovaný dopravní systém, tarif a smluvní přepravní podmínky. *Královéhradecký kraj* [online]. [cit. 2020-04-08]. Dostupné z: <http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/krajsky-urad/doprava/obslužnost/iredo/integrovaný-dopravní-system--tarif-a-smluvni-prepravní-podminky-114550/>
- KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ, 2020. Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na území Královéhradeckého kraje – Hradecko. *Registr smluv* [online]. [cit. 2020-04-08]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/11463260>
- LITIG, Beate, 2013. Expert Interviews. Methodology and Practice. *Tampereen Yliopisto* [online]. [cit. 2019-11-20]. Dostupné z: http://www.uta.fi/iasr/lectures/index/17.9.2013_Beate%20Littig_Tampere%20Expert-Interviews.pdf
- MAPY.CZ, 2020a. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2020-01-20]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=16.0117708&y=50.0477508&z=13&l=0>
- MAPY.CZ, 2020b. Plánování veřejnou dopravou Holice, aut.nádr. – Borohrádek, aut.st. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2020-01-28]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?planovani-trasy&x=16.0389876&y=50.0846019&z=12&rc=9kZNDxXrc.9k76PxX.Pl&rs=pubt&rs=pubt&ri=15210496&ri=15249321&mrp=%7B%22c%22%3A200%2C%22d%22%3Atrue%2C%22dt%22%3A%22%22%7D&xc=%5B%5D>
- MAPY.CZ, 2020c. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2020-03-27]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=16.0162340&y=50.0926494&z=12&l=0>
- MAPY.CZ, 2020d. *Mapy.cz* [online]. [cit. 2020-04-15]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=15.9871374&y=50.0686921&z=18&l=0>
- MELICHAR, Vlastimil a David NAJDEKR, 2010. Vliv doby cestování na hodnotu služby veřejné dopravy. In: MELICHAR, Vlastimil et al. (eds.). *Uživatel v dopravním systému a hodnota dopravních služeb*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-330-0.
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY, 2018. Ročenka dopravy České republiky 2018. *Dopravní statistika* [online]. [cit. 2019-11-06]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2018.pdf

- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČESKÉ REPUBLIKY, 2002. Základní pojetí konceptu udržitelného rozvoje. *Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky* [online]. [cit. 2020-04-06]. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/regionalni-rozvoj/informace,-aktuality,-seminare,-pracovni-skupiny/psur/uvodni-informace-o-udrzitelnem-rozvoji/zakladni-pojeti-konceptu-udrzitelného-rozvoje>
- NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD, 2013. Veřejný zájem musí být přesvědčivě odlišen od zájmu soukromého. *Nejvyšší správní soud* [online]. [cit. 2019-10-30]. Dostupné z: http://www.nssoud.cz/Verejny-zajem-musi-byt-presvedcive-odlisen-od-zajmu-soukromého/art/962?tre_id=205
- OLIVKOVÁ, Ivana, 2011. Quality standards for measuring the level of service in public transport. *Perner's Contacts* [online]. roč. 6, č. 5, s. 229 – 235 [cit. 2020-04-06]. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/24_2011/Olivkova.pdf
- OREDO, 2019. Tarif IDS IREDO. *Oredo* [online]. [cit. 2020-04-06]. Dostupné z: <http://www.oredo.cz/tarif-iredo/>
- PARDUBICKÝ KRAJ, 2016. Plán dopravní obslužnosti Pardubického kraje na období 2016-2020. *Pardubický kraj* [online]. [cit.2020-01-18]. Dostupné z: <https://www.pardubickykraj.cz/dopravni-obslužnost/87491/plan-dopravni-obslužnosti-pardubického-kraje>
- PARDUBICKÝ KRAJ, 2019. Návrh železničního jízdního řádu pro období 2019/2020. *Pardubický kraj* [online]. [cit. 2020-01-15]. Dostupné z: <https://www.pardubickykraj.cz/dopravni-obslužnost/101915/navrh-zeleznicniho-jizdniho-radu-pro-obdobi-2019/2020>
- PAULSSON, Alexander et al., 2018. Collaboration in public transport planning – Why, how and what? *Research in Transport Economics* [online]. roč. 69, s. 377-385. [cit. 2019-11-05]. ISSN 0739-8859. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0739885917302512#sec1>
- PEČENÝ, Zdeněk, 2000. *Osobná doprava*. Žilina: EDIS ŽU v Žiline. ISBN 80-7100-781-1.
- PELTRÁM, Antonín et al., 2003. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje. ISBN 80-901730-6-3.
- PELTRÁM, Antonín et al., 2009. *Doprava a životní prostředí*. Praha: Nadatur. ISBN 80-7270-034-0.
- POLIAK, Miloš, 2014. *Obstarávanie dopravnej obslužnosti hromadnou osobnou dopravou*. Žilina: EDIS – vydavateľstvo ŽU. ISBN 978-80-554-0919-1.
- POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, 2019. Statistika nehodovosti. *Policie České republiky* [online]. [cit. 2020-04-08]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>
- POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY, 2020. Statistika nehodovosti. *Policie České republiky* [online]. [cit. 2020-04-08]. Dostupné z: <https://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d>

PTICINA, Irina, 2011. The methodology of data collection about public transport service quality. In: *The 11th International Conference „Reliability and Statistics in Transportation and Communication“*, Riga 19. – 22. října 2011: sborník příspěvků z konference [online]. Riga: Transport and Telecommunication Institute [cit. 2020-04-06]. Dostupné z: http://www.tsi.lv/sites/default/files/editor/science/Publikacii/RelStat_11/sess_3_pticina_ed.pdf

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČESKÉ REPUBLIKY, 2016a. Celostátní sčítání dopravy 2016. *Ředitelství silnic a dálnic České republiky* [online]. [cit. 2020-04-08]. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČESKÉ REPUBLIKY, 2016b. Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2016. *Ředitelství silnic a dálnic České republiky* [online]. [cit. 2020-04-08]. Dostupné z: http://scitani2016.rsd.cz/content/img/legenda_mapa.jpg

SETRA, ©2020. MultiClass S415 LE business. *Setra* [online]. [cit. 2020-04-07]. Dostupné z: <https://www.setra-bus.com/cs-cz/vozidla/multiclass/s-416-le-business/s-415-le-business.html?L=1>

SCHMEIDLER, Karel, 2010. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Ostrava: Key Publishing. ISBN 978-80-7418-102-3.

SPRÁVA ŽELEZNIC, 2019a. Linky dálkové osobní dopravy. *Správa železnic* [online]. [cit. 2020-01-18]. Dostupné z: https://provoz.szdc.cz/PORTAL/Show.aspx?path=/Data/Mapy/linky_dalkove_dopravy.pdf

SPRÁVA ŽELEZNIC, 2019b. 016 Holice - Chrudim. *Správa železnic* [online]. [cit. 2020-01-20]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/documents/50004227/77921601/k016.pdf/782ec7f5-a00c-47d8-9c97-bbcfa2a277fc>

SPRÁVA ŽELEZNIC, 2019c. Největší traťové rychlosti. *Správa železnic* [online]. [cit. 2020-01-20]. Dostupné z: <https://provoz.szdc.cz/PORTAL/Show.aspx?path=/Data/Mapy/rychlosti.pdf>

SPRÁVA ŽELEZNIC, 2019d. 010 Kolín – Česká Třebová. *Správa železnic* [online]. [cit. 2020-01-23]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/documents/50004227/77921601/k010.pdf/fdfc93f2-435e-4f1d-9ee5-34b5cb8dea40>

SPRÁVA ŽELEZNIC, 2019e. Traťová zabezpečovací zařízení. *Správa železnic* [online]. [cit. 2020-04-05]. Dostupné z: <https://provoz.szdc.cz/PORTAL/Show.aspx?path=/Data/Mapy/TZZ.pdf>

SPRÁVA ŽELEZNIC, 2019f. Počty traťových kolejí, systémy trakčních soustav a čísla tratí podle knižního jízdního řádu. *Správa železnic* [online]. [cit. 2020-04-09]. Dostupné z: <https://provoz.szdc.cz/PORTAL/Show.aspx?path=/Data/Mapy/kol.pdf>

- SPRÁVA ŽELEZNIC, 2019g. 020 (Praha -) Velký Osek – Hradec Králové – Choceň. *Správa železnic* [online]. [cit. 2020-04-09]. Dostupné z: https://provoz.szdc.cz/Portal/Show.aspx?path=/Data/Grafikon/data/sena/kjr/gvd2020_0/k020_od_2020-03-16.pdf
- SPRÁVA ŽELEZNIC, [2020]. Bezpečná železnice. *Správa železnic* [online]. [cit. 2020-04-09]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/bezpecna-zeleznice?inheritRedirect=true>
- SPRÁVA ŽELEZNIC, ©2020. Stanice. *Správa železnic* [online]. [cit. 2020-04-09]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/cestujici/stanice>
- SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, 2017a. 016 Borohrádek – Chrudim. *Jízdní řády ČD a ČSD* [online]. [cit. 2020-01-20]. Dostupné z: http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/jizdni-rad/2018/2018_016.pdf
- SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, 2017b. Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy. *Správa železnic* [online]. [cit. 2020-04-05]. Dostupné z: <https://provoz.szdc.cz/portal/Show.aspx?oid=1407858>
- SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, 2018. 016 Holice – Chrudim. *Jízdní řády ČD a ČSD* [online]. [cit. 2020-01-23]. Dostupné z: http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/jizdni-rad/2019/2019_016.pdf
- SŮRA, Jan, 2018. Přehledně: na železnici vznikne dalších dvanáct zastávek, pět už příští rok. *Z dopravy* [online]. [cit. 2019-11-06]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/prehledne-na-zeleznicivznikne-dalsich-dvanact-zastavek-pet-uz-pristi-rok-20566/>
- ŠINDELÁŘ, Jan, 2018a. Obrazem: Čtvrtý koridor přinese Praze nové zastávky i podchod z Vršovic do Nuslí. *Z dopravy* [online]. [cit. 2019-11-20]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/obrazem-ctvrty-koridor-prinese-praze-nove-zastavky-i-podchod-z-vrsovic-do-nusli-8518/>
- ŠINDELÁŘ, Jan, 2018b. Návrat před Duška: Pardubický kraj zrušil vlaky na některých lokálkách. *Z dopravy* [online]. [cit. 2020-01-18]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/navrat-pred-duska-pardubicky-kraj-zrusil-vlaky-na-nekterych-lokalkach-12667/>
- ŠINDELÁŘ, Jan, 2019a. Pololetní čísla: Slevy přilákaly miliony cestujících, hlavně do autobusů. *Z dopravy* [online]. [cit. 2019-11-20]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/pololetni-cisla-slevy-prilakaly-miliony-cestujicich-hlavne-do-autobusu-34992/>
- ŠINDELÁŘ, Jan, 2019b. Další proměna starých motoráků 810. Odívají se do barev Pardubického kraje. *Z dopravy* [online]. [cit. 2020-04-09]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/dalsi-promena-starych-motoraku-810-odivaji-se-do-barev-pardubickeho-kraje-35627/>
- ŠIROKÝ, Jaromír et al., 2014. *Technologie dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7395-852-7.

- UNIVERZITA KARLOVA, 2010. Kvantifikace externích nákladů dopravy v podmínkách České republiky. *Univerzita Karlova Centrum pro otázky životního prostředí* [online]. [cit. 2020-04-08]. Dostupné z: https://www.czp.cuni.cz/czp/images/stories/Vystupy/TranExt/TranExt_zprava_2009.pdf
- ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE, ©2012-2020. Služby obecného hospodářského zájmu (SGEI). *Úřad pro ochranu hospodářské soutěže* [online]. [cit. 2019-11-02]. Dostupné z: <https://www.uohs.cz/cs/verejna-podpora/sluzby-obecneho-hospodarskeho-zajmu-sgei.html>
- ÚSTAVNÍ SOUD ČESKÉ REPUBLIKY, 2005. Jezy na Labi (prohlášení veřejného zájmu zákonem). *NALUS: Vyhledávání rozhodnutí Ústavního soudu České republiky* [online]. [cit. 2019-10-30]. Dostupné z: <http://nalus.usoud.cz/Search/GetText.aspx?sz=PI-24-04>
- VAGONWEB, 2020a. Řazení vlaků 2020. *Vagonweb* [online]. [cit. 2020-01-23]. Dostupné z: <https://www.vagonweb.cz/razeni/vlak.php?zeme=CD&cislo=25045&rok=2020>
- VAGONWEB, 2020b. Řazení vlaků 2020. *Vagonweb* [online]. [cit. 2020-04-09]. Dostupné z: <https://www.vagonweb.cz/razeni/vlak.php?zeme=CD&cislo=25342&rok=2020>
- VAGONWEB, 2020c. Řazení vlaků 2020. *Vagonweb* [online]. [cit. 2020-04-09]. Dostupné z: <https://www.vagonweb.cz/razeni/vlak.php?zeme=CD&kategorie=&cislo=5018&nazev=&rok=2020>
- VAN DE VELDE, Didier et al., 2008. Contracting in urban public transport. *European Commission* [online]. [cit. 2019-11-05]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/studies/doc/2008_contracting_urban_public_transport.pdf
- VONKA, Jaroslav et al., 2004. *Osobní doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 80-7194-630-3.
- VYKA, Miroslav et al., 2017. *Role regionální železnice ve 21. století*. Ostrava: Svaz cestujících ve veřejné dopravě. ISBN 978-80-906622-0-9.
- ZBOŘIL, Kamil, 1998. *Marketingový výzkum Metodologie a aplikace*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze. ISBN 80-7079-394-5.
- ZELENÝ, Lubomír et al., 2017. *Osobní doprava*. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-681-4.
- ZITRICKÝ, Vladislav, Jozef GAŠPARÍK a Lumír PEČENÝ, 2015. The methodology of rating quality standards in the regional passenger transport. *Transport problems* [online]. roč. 10, s. 59 – 72 [cit. 2020-04-06]. ISSN 1896-0596. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/316313638_The_methodology_of_rating_quality_standards_in_the_regional_passenger_transport
- ŽELPAGE, 2019. Řazení vlaků. *Želpage* [online]. [cit. 2020-03-27]. Dostupné z: https://www.zelpage.cz/razeni/20/cr/Os/253xx/?dotaz=253**

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1	Počty přepravených cestujících autobusy ve veřejném zájmu.....	18
Tabulka 2	Počty přepravených cestujících po železnici	20
Tabulka 3	Výběrový vzorek respondentů	25
Tabulka 4	Spoje na trase Holice – Borohrádek a opačně.....	34
Tabulka 5	Počty cestujících na linkách 650612 a 660553 v letech 2018 a 2019.....	35
Tabulka 6	Počty cestujících na lince 660553 o víkendech v letech 2018 a 2019	36
Tabulka 7	Počty cestujících ve vlacích v úseku Holice – Borohrádek za leden a březen 2018	37
Tabulka 8	Počty cestujících ve vlacích v úseku Moravany – Holice za roky 2018 a 2019 ..	38
Tabulka 9	Rozdělení respondentů podle věkového složení obyvatelstva.....	40
Tabulka 10	Současné víkendové spoje na trase (Pardubice) – Holice – Borohrádek.....	55
Tabulka 11	Návrh víkendových spojů na trase (Pardubice) – Holice – Borohrádek.....	55
Tabulka 12	Současné víkendové spoje na trase Borohrádek – Holice – (Pardubice).....	55
Tabulka 13	Návrh víkendových spojů na trase Borohrádek – Holice – (Pardubice).....	56
Tabulka 14	Návrh víkendových vlakových spojů na úseku Holice – Borohrádek.....	59
Tabulka 15	Návrh víkendových vlakových spojů na úseku Borohrádek – Holice.....	60
Tabulka 16	Spojení Borohrádek – Holice – (Pardubice) autobusy a vlaky	60
Tabulka 17	Spojení (Pardubice) – Holice – Borohrádek autobusy a vlaky	61
Tabulka 18	Oběhy motorového vozu na trase Moravany – Holice – Borohrádek.....	61
Tabulka 19	Kritéria pro hodnocení návrhu a jejich charakteristika	66
Tabulka 20	Ceny jízdného v autobusech na trase Borohrádek – Holice – (Pardubice).....	67
Tabulka 21	Doby jízdy autobusem na trase Borohrádek – Holice – (Pardubice).....	71
Tabulka 22	Ceny jízdného ve vlacích na trase Borohrádek – Holice – (Pardubice).....	75
Tabulka 23	Porovnání preference jednotlivých návrhů dle daných kritérií.....	81
Tabulka 24	Dostupnost měst a městských částí autobusy a vlaky	82
Tabulka 25	Doby jízdy autobusem a vlakem na trase Borohrádek – Holice – (Pardubice) ...	83

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1	Úkoly objednatelů dopravní obslužnosti.....	16
Obrázek 2	Úsek Moravany – Borohrádek na železniční trati 016.....	31
Obrázek 3	Motorový vůz řady 810 dopravce České dráhy ve stanici Moravany.....	32
Obrázek 4	Výňatek z jízdního řádu 2018 v úseku Borohrádek – Moravany	33
Obrázek 5	Výňatek z jízdního řádu 2018 v úseku Moravany – Borohrádek	33
Obrázek 6	Vedení linky 660553 v úseku Holice – Borohrádek	35
Obrázek 7	Odpovědi na otázku číslo 1 v dotazníkovém šetření.....	41
Obrázek 8	Odpovědi na otázku číslo 3 v dotazníkovém šetření.....	42
Obrázek 9	Odpovědi na otázku číslo 6 z dotazníkového šetření.....	43
Obrázek 10	Odpovědi na otázku číslo 10 z dotazníkového šetření.....	44
Obrázek 11	Odpovědi na otázku číslo 11 z dotazníkového šetření.....	44
Obrázek 12	Odpovědi na otázku číslo 16 z dotazníkového šetření.....	45
Obrázek 13	Schéma návrhů na zvýšení počtu spojů	50
Obrázek 14	Schéma návrhu na zvýšení počtu autobusových spojů	51
Obrázek 15	Schéma návrhu na zavedení nových vlakových spojů.....	52
Obrázek 16	Zainteresované strany v rámci zajištění spojů veřejné dopravy	53
Obrázek 17	Návrh obce Borohrádek na zavedení spojů Moravany – Týniště nad Orlicí	58
Obrázek 18	Možný postup zavedení nových spojů	63
Obrázek 19	Izochrony Borohrádek, aut. st.	68
Obrázek 20	Autobusová zastávka Borohrádek, aut.st.	69
Obrázek 21	Autobus SETRA LE 415 Business společnosti ICOM.....	70
Obrázek 22	Autobusové nádraží v Holicích a přilehlá parkoviště	72
Obrázek 23	Intenzita dopravy na silničním úseku mezi Borohrádkem a Holicemi	73
Obrázek 24	Izochrony železniční stanice Borohrádek	76
Obrázek 25	Železniční stanice a autobusová zastávka v Borohrádku.....	79

SEZNAM ZKRATEK

ČD	České dráhy, a.s.
ČSÚ	Český statistický úřad
ČVUT	České vysoké učení technické
EK	Evropská komise
EU	Evropská unie
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IDS IREDO	Mobilní aplikace integrovaného dopravního systému IREDO
IREDO	Integrovaná Regionální Doprava Integrovaný dopravní systém Královéhradeckého a Pardubického kraje
NSS	Nejvyšší správní soud
OREDO	Organizátor integrovaného dopravního systému IREDO
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic České republiky, p. o.
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, s. o.
TR 10	Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
ÚS	Ústavní soud České republiky

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Dotazník

Příloha B Izochrony Borohrádek, žel. st.

Příloha C Izochrony Holice, aut. n.

Příloha D Izochrony Holice, Na Trandě

Příloha E Izochrony Holice, Staroholická

Příloha F Izochrony Holice, Dětský domov

Příloha G Izochrony Holice, školka

Příloha H Izochrony Holice, K zastávce

Příloha CH Izochrony Veliny, ZD

Příloha I Izochrony Veliny, u školy

Příloha J Izochrony Veliny, hřbitov

Příloha K Izochrony železniční zastávka Holice zastávka

Příloha L Izochrony železniční stanice Holice

Příloha A Dotazník

Možné obnovení drážní dopravy na úseku trati 016 Holice – Borohrádek

Dobrý den,

jako student Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice si Vás dovoluji požádat o vyplnění dotazníku týkajícího se veřejné hromadné dopravy v obcích v blízkosti železniční trati Moravany – Holice – Borohrádek. Dotazník je určen pro obyvatele dotčených obcí a pro osoby dojíždějící do daných obcí. Výsledek dotazníku bude sloužit jako materiál k diplomové práci, která si klade za úkol zhodnotit efektivnost provozované železniční a autobusové dopravy v dotčené oblasti. Výsledky dotazníku budou také k dispozici Pardubickému kraji, jakožto objednateli veřejné hromadné dopravy. Dotazník je zcela anonymní. Vyplnění dotazníku Vám zabere přibližně pět minut. Děkuji Vám za spolupráci.

Tomáš Kříž

- 1. Využíváte veřejnou hromadnou dopravu (autobusy, vlaky) pro dojíždění do/z Vaší obce?**
 - a. ano
 - b. ne

Pokud Vaše odpověď je ano, pokračujte otázkou číslo 2. Pokud ne, pokračujte otázkou číslo 8.

- 2. Jak často využíváte veřejnou dopravu?**
 - a. několikrát za týden
 - b. několikrát za měsíc
 - c. několikrát za rok
- 3. Jaký bývá cíl Vaší cesty při využívání veřejné dopravy? Můžete uvést více možností.**
 - a. práce
 - b. škola
 - c. cesty do zdravotnických zařízení
 - d. nákupy
 - e. jiné, uveďte...
- 4. Proč využíváte veřejnou dopravu pro cesty do/z Vaší obce? Můžete uvést více možností.**
 - a. cena
 - b. čas
 - c. nemám jinou volbu (například nevlastním automobil)
 - d. jiné, uveďte...

- 5. Jaký druh veřejné dopravy využíváte při svých cestách do/z Vaší obce?**
- a. vlak
 - b. autobus
 - c. kombinace vlaku a autobusu
- 6. Která města bývají nejčastěji Vaším cílem? Můžete uvést více možností. Volte však ty nejčastější.**
- a. Holice
 - b. Rychnov nad Kněžnou
 - c. Pardubice
 - d. Hradec Králové
 - e. jiné, uveďte...
- 7. Jestliže cestujete ze směru od Holic ve směru na Borohrádek (tzn. například do Kostelce nad Orlicí či Rychnova nad Kněžnou) využili byste vlaková spojení, pokud by byla zavedena?**
- a. ano
 - b. ne
 - c. nevím
 - d. tímto směrem necestuji

Na otázky číslo 8 a 9 odpovídají jen ti, kteří na otázku číslo 1 odpověděli ne.

- 8. Proč nevyžíváte veřejnou dopravu pro cesty do/z Vaší obce?**
- a. vysoká cena jízdného
 - b. dlouhé cestovní časy
 - c. nevhodné časy spojů
 - d. neexistující spojení
 - e. dostupnost zastávek
 - f. jiné, uveďte...
- 9. Využívali byste veřejnou dopravu, kdyby...**
- a. byla nižší cena jízdného
 - b. byly kratší cestovní časy
 - c. existovalo více spojů
 - d. byly dostupnější zastávky
 - e. jiné, uveďte
 - f. veřejnou hromadnou dopravu bych i tak nevyžíval/a

Na další otázky odpovídají všichni dotazovaní.

- 10. Vaše obec se nachází v blízkosti trati Holice – Borohrádek, na které byl částečně zastaven provoz spojů veřejné osobní dopravy. Přivítali byste jeho obnovení?**
- a. ano
 - b. ne
 - c. nevím

11. Pro jaké účely byste využívali spoje na trati, pokud by existovaly přípoje ve stanicích Moravany (směr Pardubice / Choceň) i Borohrádek (směr Hradec Králové / Choceň)?

- a. každodenní, pravidelné dojíždění do práce (do školy)
- b. občasné dojíždění do města do zdravotnických zařízení, za nákupy a jinými službami
- c. nepravidelné, méně časté cesty (například za turistikou)
- d. nevyužíval/a bych takové spoje

12. Které faktory by byly pro Vás u železniční dopravy rozhodující?

- a. cena jízdného
- b. jízdní doba
- c. návaznosti na jiné spoje
- d. jiné, uveďte...

13. Jaký je Váš věk?

- a. 6–24 let
- b. 25–34 let
- c. 35–44 let
- d. 45–54 let
- e. 55 a více let

14. Jste

- a. žena
- b. muž

15. Ve které obci bydlíte?

- a. uveďte...

16. Jste

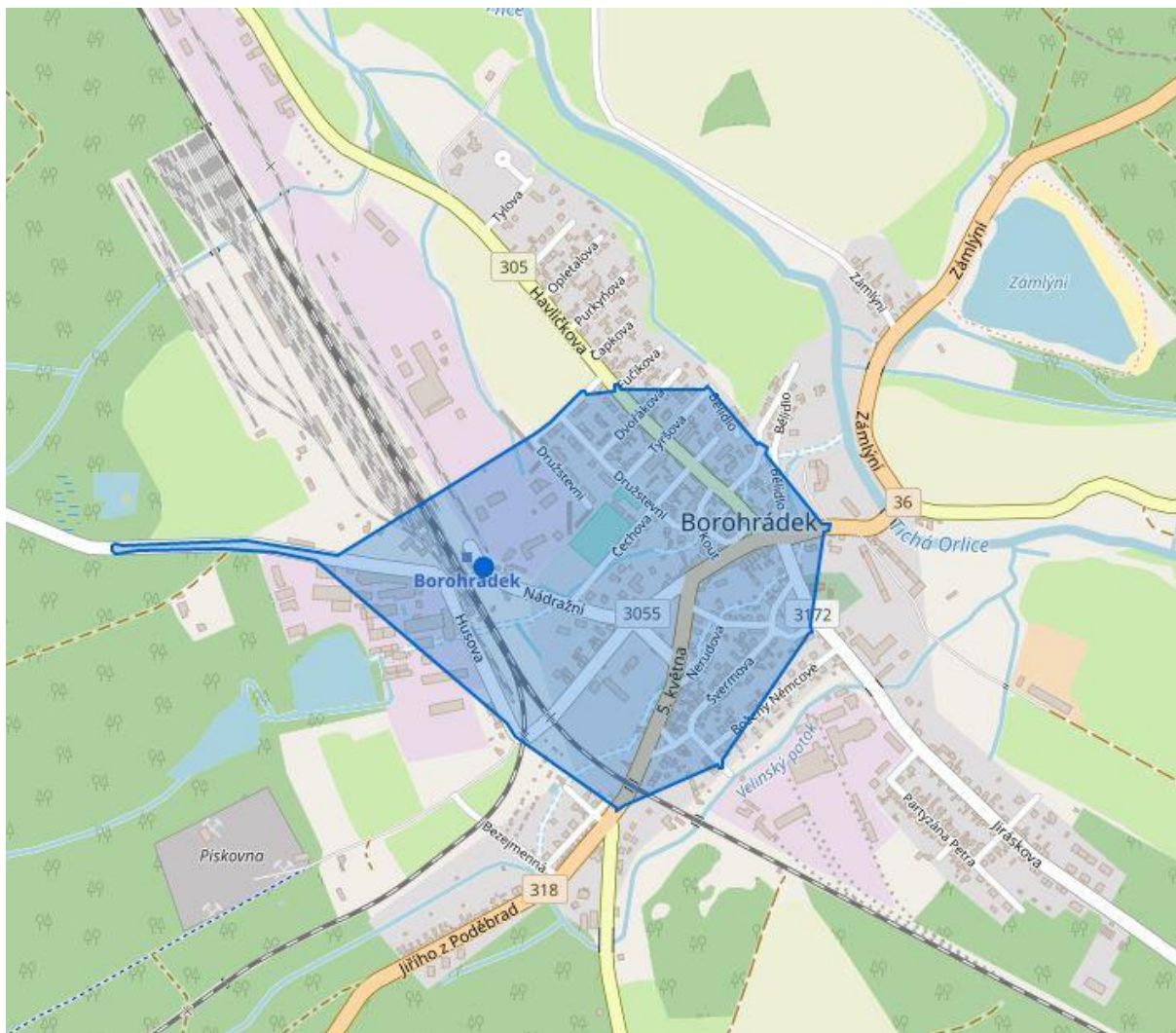
- a. pracující
- b. student/žák
- c. nezaměstnaný/á
- d. senior
- e. invalidní důchodce

Děkuji za vyplnění dotazníku.

Tomáš Kříž

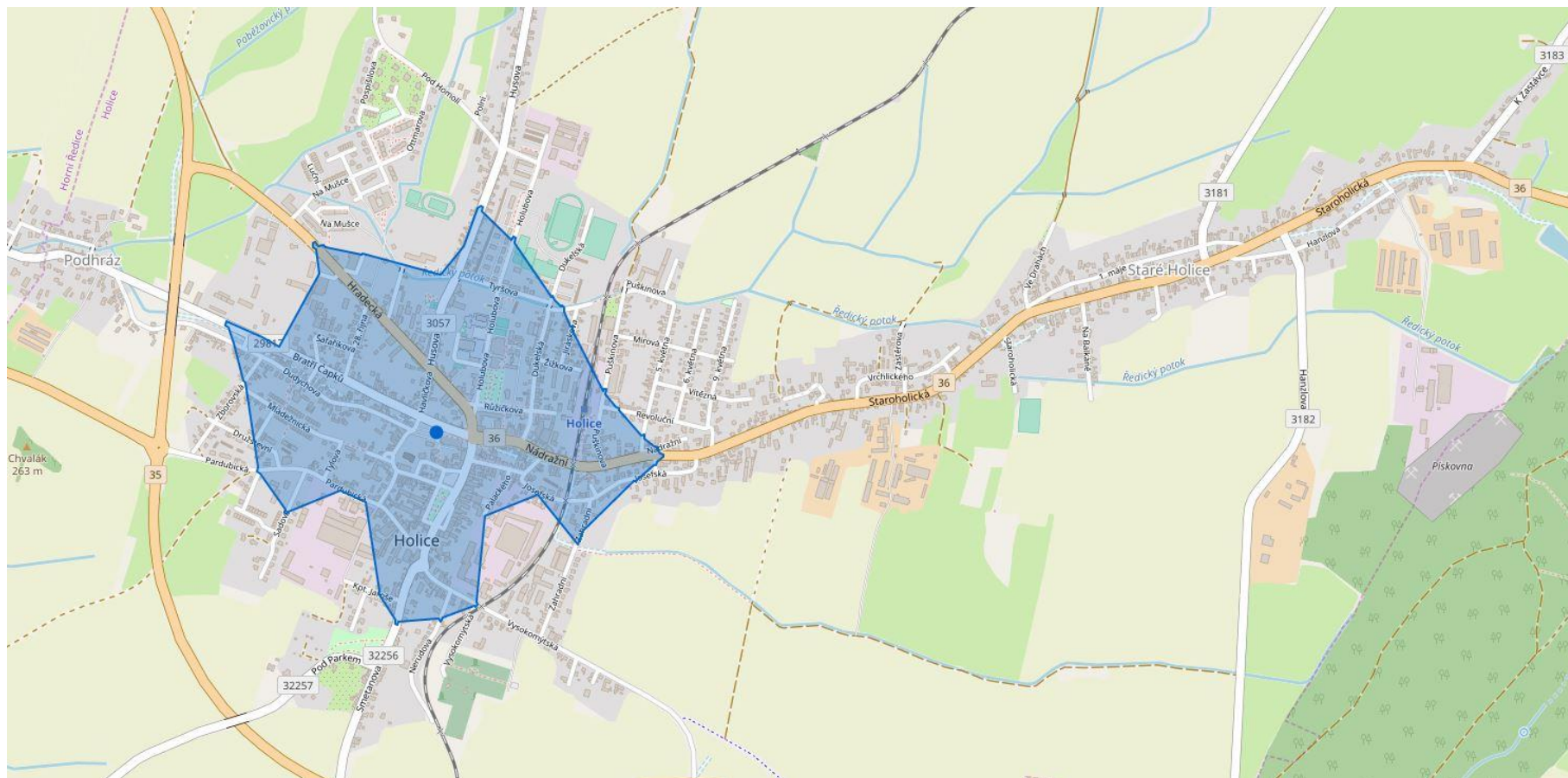
Zdroj: autor

Příloha B Izochrony Borohrádek, žel. st.



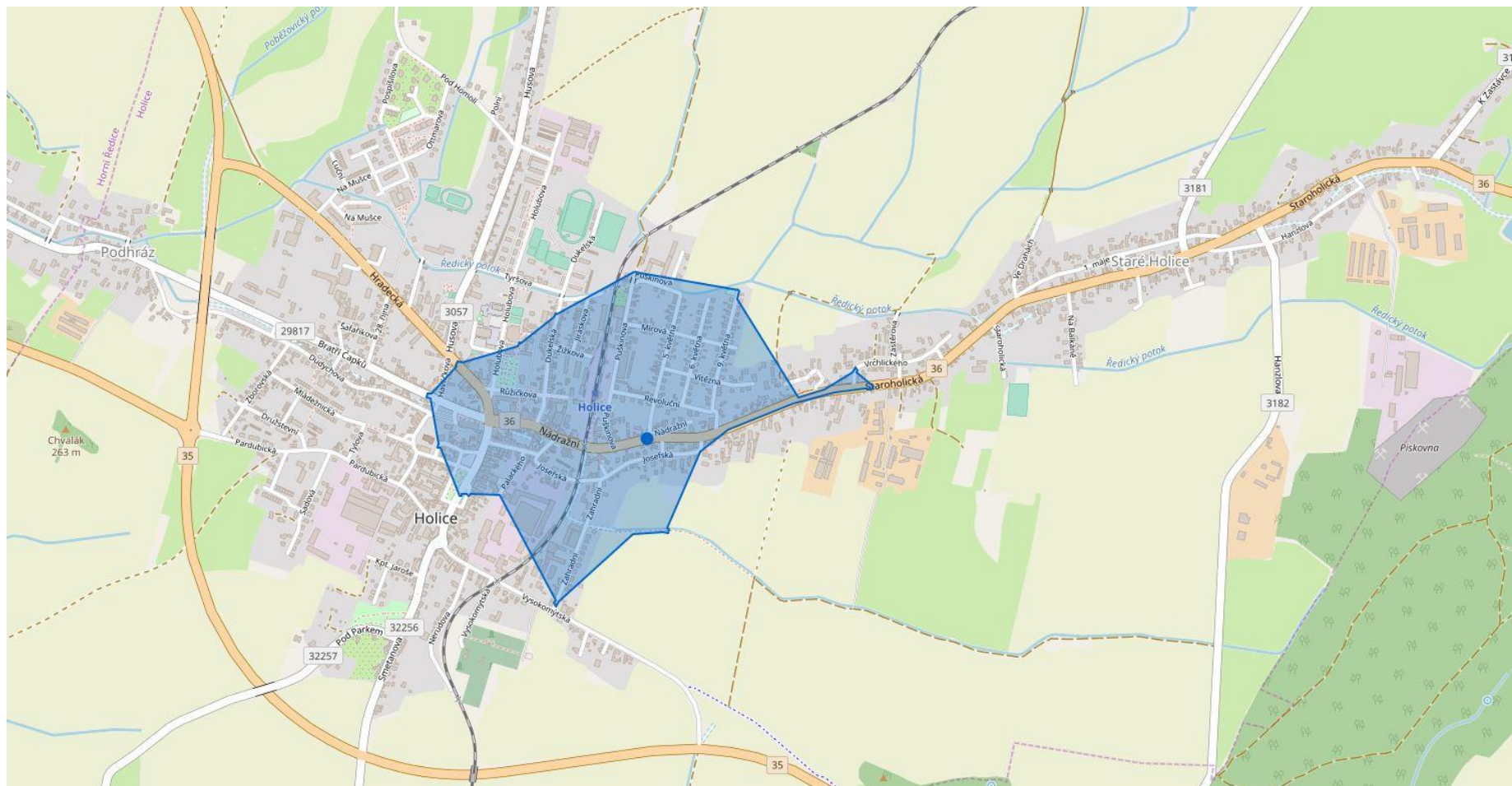
Zdroj: Free Travel Time Map (2020), upraveno autorem

Příloha C Izochrony Holice, aut. n.



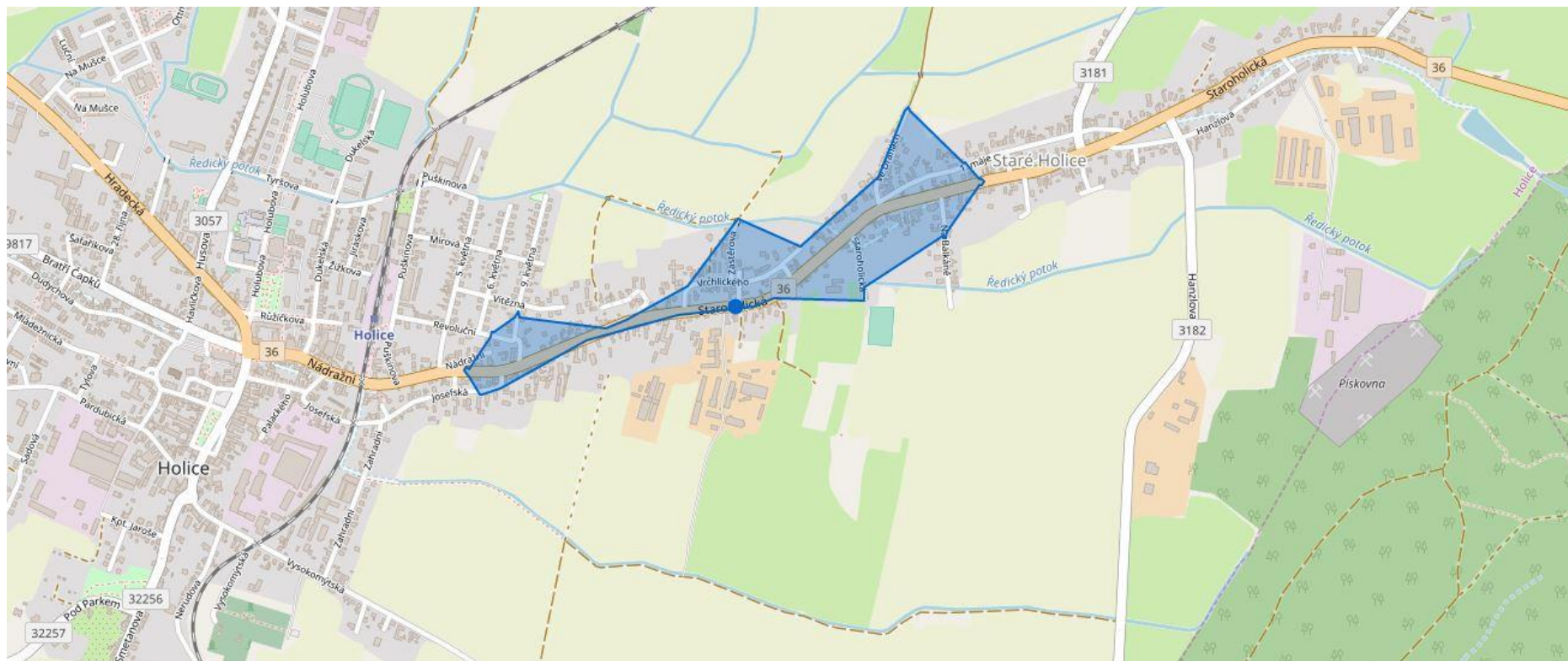
Zdroj: Free Travel Time Map (2020), upraveno autorem

Příloha D Izochrony Holice, Na Trandě



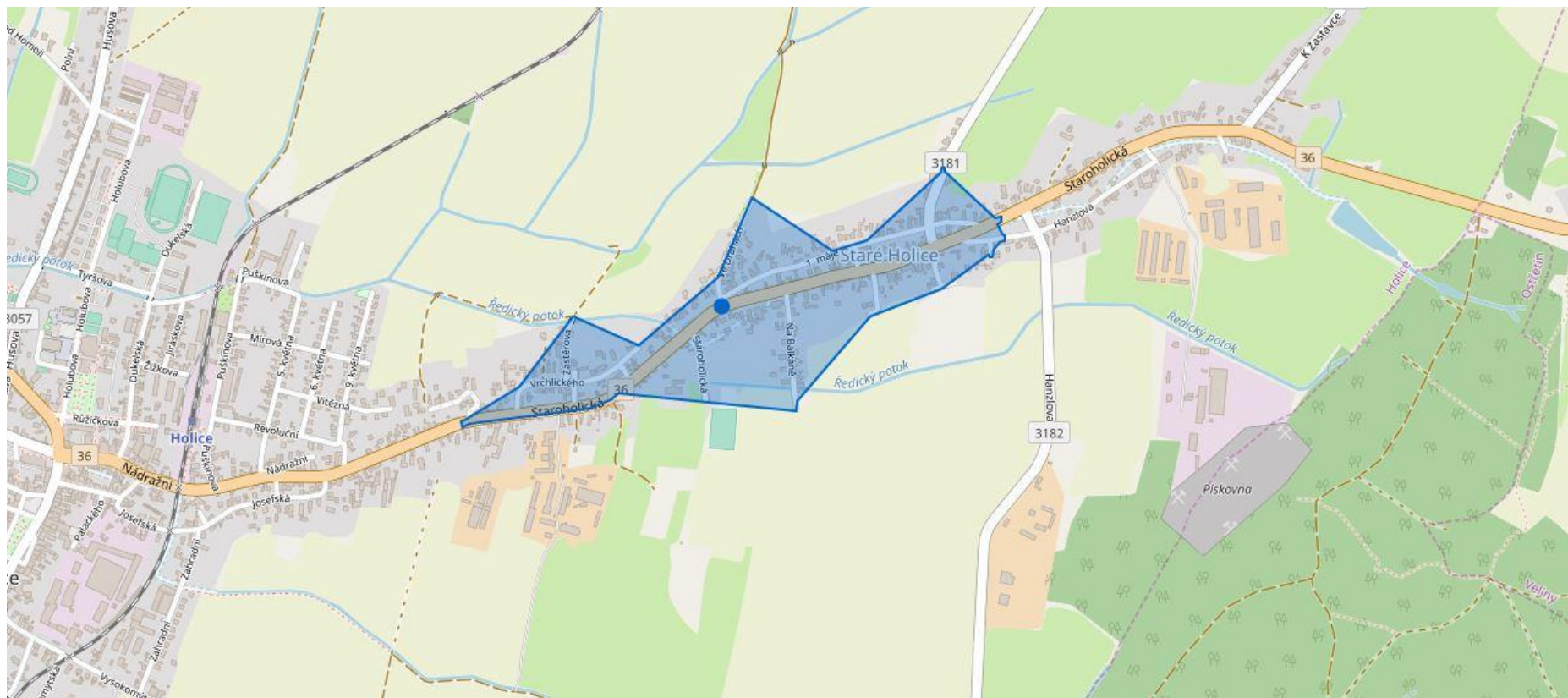
Zdroj: Free Travel Time Map (2020), upraveno autorem

Příloha E Izochrony Holice, Staroholická



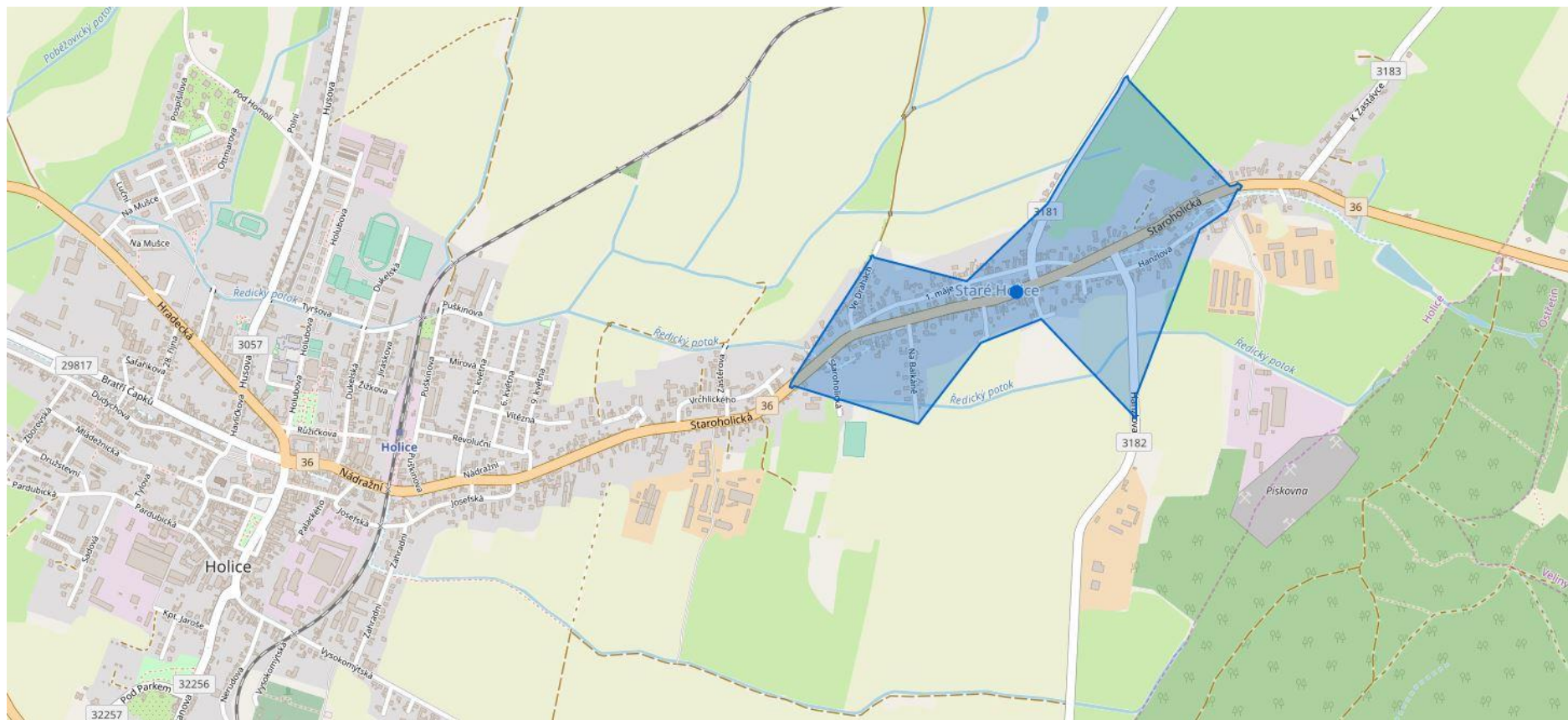
Zdroj: Free Travel Time Map (2020), upraveno autorem

Příloha F Izochrony Holice, Dětský domov



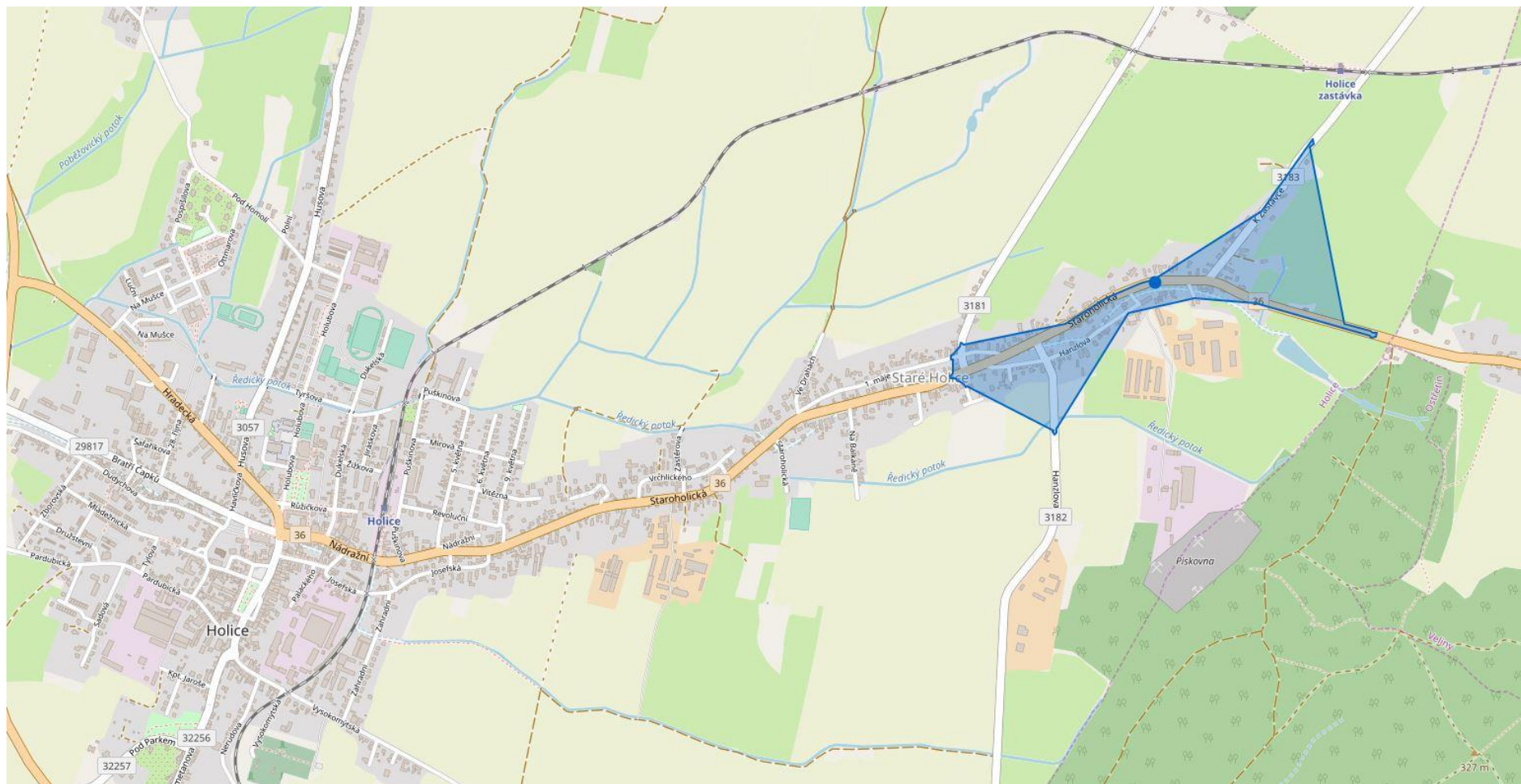
Zdroj: Free Travel Time Map (2020), upraveno autorem

Příloha G Izochrony Holice, školka



Zdroj: Free Travel Time Map (2020), upraveno autorem

Příloha H Izochrony Holice, K zastávka



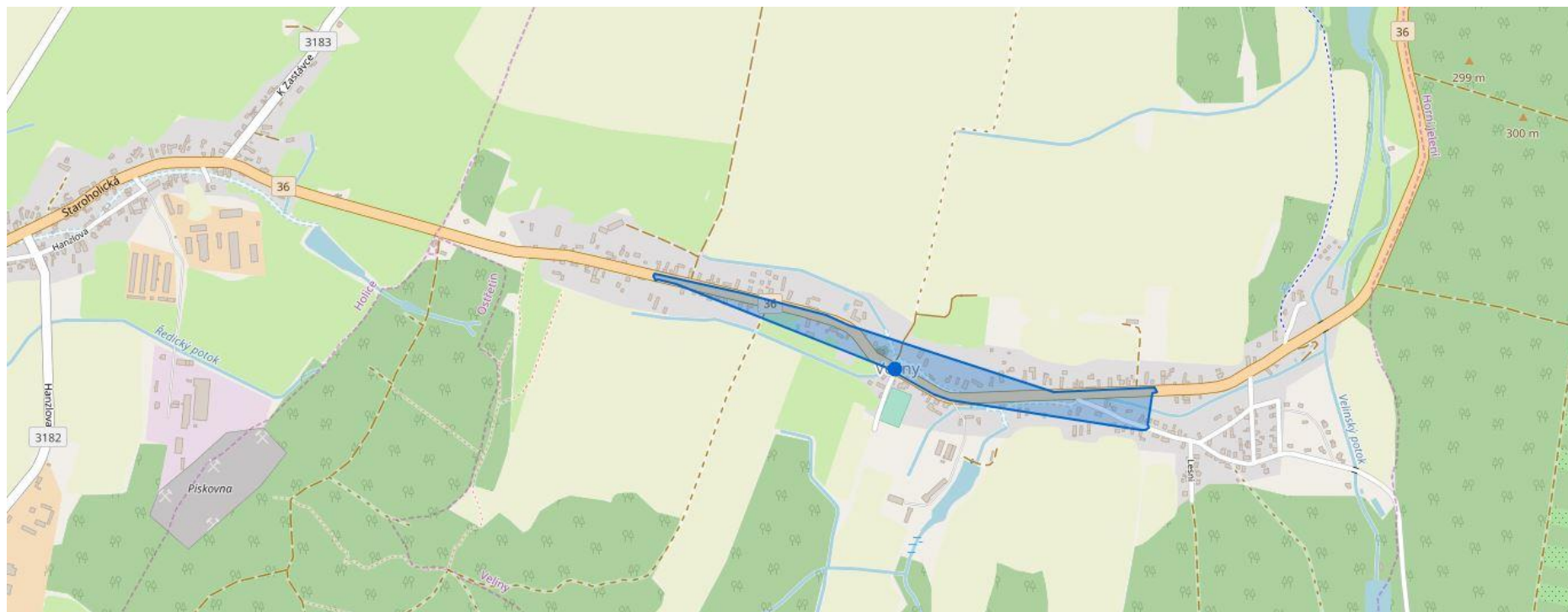
Zdroj: Free Travel Time Map (2020), upraveno autorem

Příloha CH Izochrony Veliny, ZD



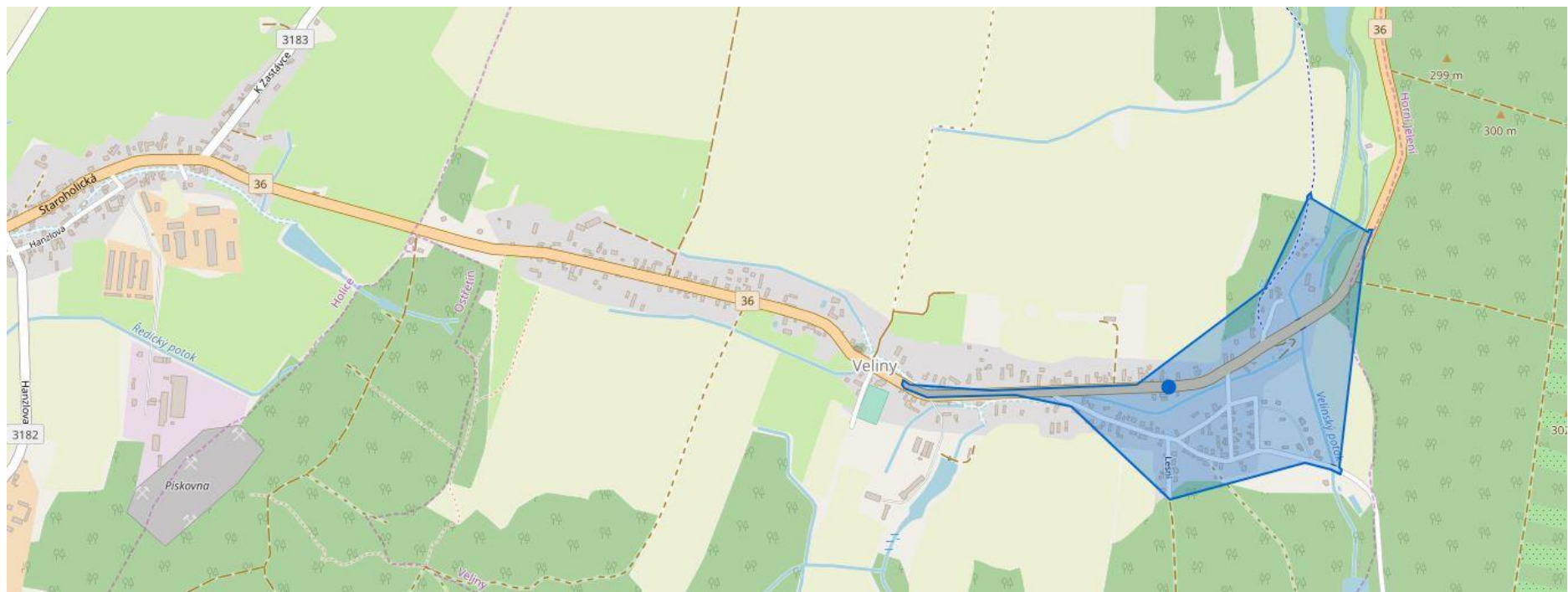
Zdroj: Free Travel Time Map (2020), upraveno autorem

Příloha I Izochrony Veliny, u školy



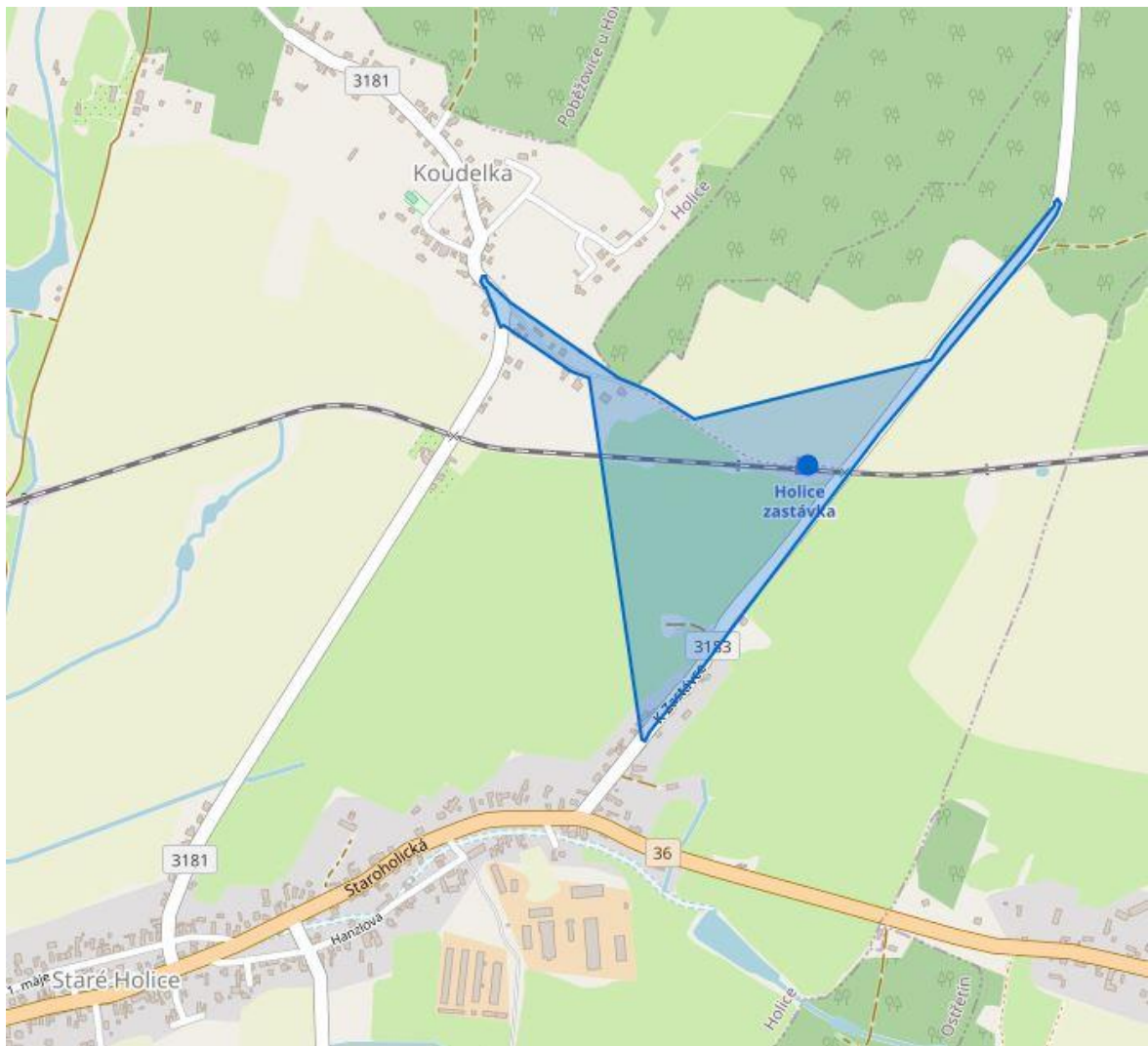
Zdroj: Free Travel Time Map (2020), upraveno autorem

Příloha J Izochrony Veliny, hřbitov



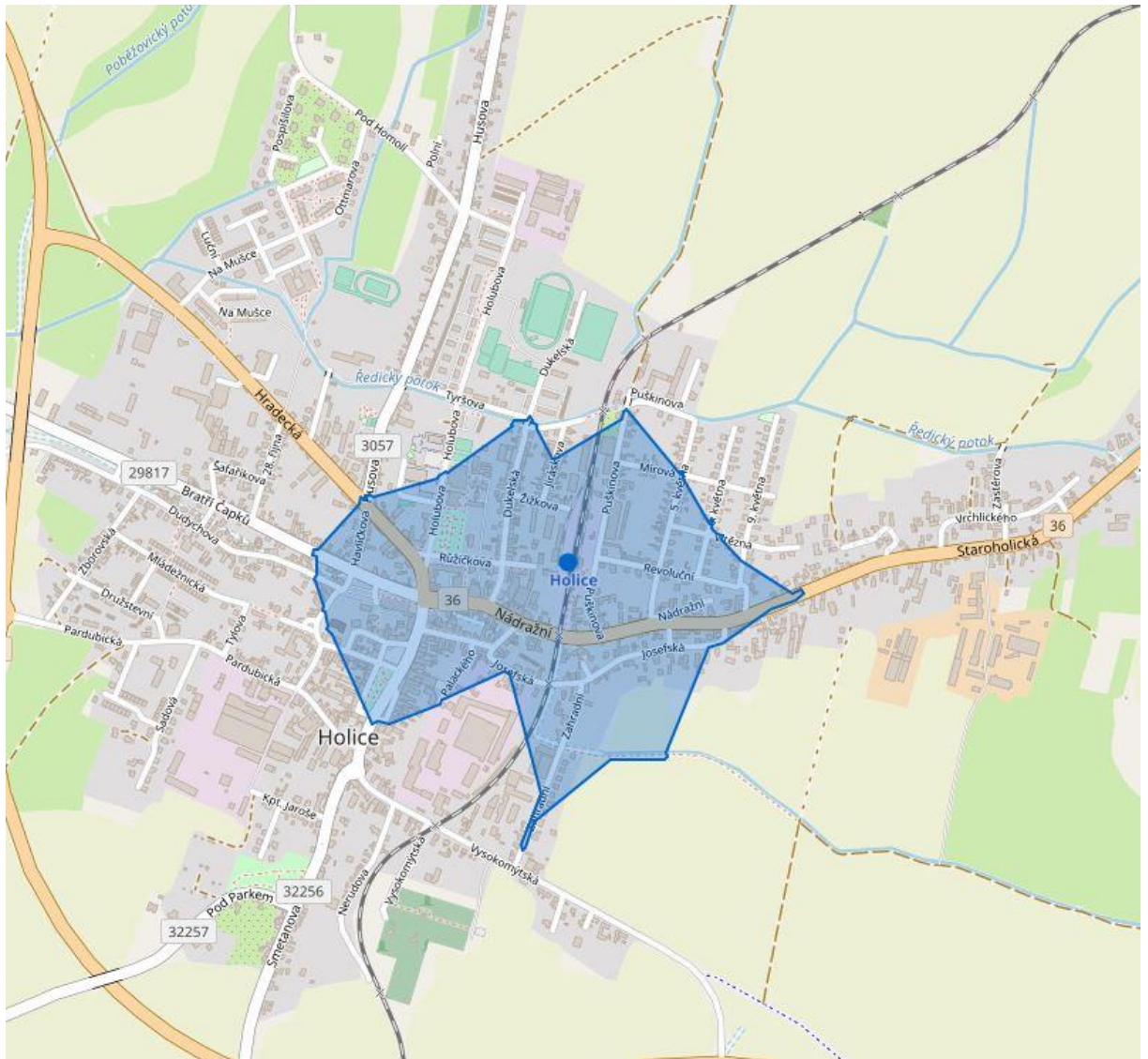
Zdroj: Free Travel Time Map (2020), upraveno autorem

Příloha K Izochrony železniční zastávka Holice zastávka



Zdroj: Free Travel Time Map (2020), upraveno autorem

Příloha L Izochrony železniční stanice Holice



Zdroj: Free Travel Time Map (2020), upraveno autorem